

Suomen ja Venäjän rajaliikenneyhteyksien kehittäminen Itä- ja Pohjois-Suomessa



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Mikko Ojajärvi, LVM, pj.		Julkaisun laji Raportti	
Jani Huttula, Tiehallinto, siht.		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
		Toimielimen asettamispäivämäärä 14.8.2007	
Julkaisun nimi Suomen ja Venäjän rajaliikenneyhteyksien kehittäminen Itä- ja Pohjois-Suomessa			
Tiivistelmä Liikenne- ja viestintäministeriö asetti elokuussa 2007 virkamiestyöryhmän selvittämään Suomen ja Venäjän rajaliikenneyhteyksien kehittämistä Imatran pohjoispuolelta Norjan rajaan ulottuvalla alueella. Tässä raportissa on esitetty nykytilakuvaus sekä keskeiset kehittämistarpeet rajanylityspaikoittain. Kehittämistoimenpiteinä työryhmä esittää seuraavaa: <ul style="list-style-type: none">- Keskitytään nykyisten kansainvälisten rajanylityspaikkojen ja niille johtavien liikenneyhteyksien kehittämiseen.- Pyritään säilyttämään kaikki tilapäiset rajanylityspaikat, kehitetään niitä ja niiden liikenneyhteyksiä kysynnän mukaisesti ja vaikutetaan Venäjän viranomaisiin Venäjän puolen tiestön parantamiseksi.- Jatketaan työryhmän aloittamia keskusteluja Venäjän rajaviraston kanssa.- Korostetaan Venäjän viranomaisille puukuljetuksia rajan läheisyydessä olevilta alueilta Suomeen logistiikan kannalta mahdollisuutena sekä alueellisen elinkeinotoiminnan tukemisenä.- Vaikutetaan Venäjän viranomaisiin Lietmajärvi - Kotshkoma -rataosuuden avaamiseksi kansainväliselle liikenteelle.- Mikäli Venäjällä katsotaan tarpeelliseksi, varaudutaan laatimaan yhdessä Venäjän viranomaisten sekä elinkeinoelämän edustajien kanssa Salla - Kantalahti -ratayhteyden rakentamisesta lisäselvitys, jonka pitkän aikavälin ratkaisuihin rahoittajatahot sitoutuvat samanaikaisin periaatepäätöksin.- Pyritään kehittämään Parikkalan maantieliikenteen rajanylityspaikkaa pitkällä aikavälillä kansainvälisenä rajanylityspaikkana.- Selvitetään edellytykset poikittaislentoliikenteen kannattavuuden parantamiseksi ja suorien lentoyhteyksien avaamiseksi Rovaniemeltä Murmanskiin ja Oulusta Arkangeliin.- Selvitetään edellytykset tilausbussiliikenteen kehittämiseksi Joensuun ja Petroskoin välillä.- Jatketaan raja- ja tulliviranomaisten aktiivista yhteistyötä ja tiedonvaihtoa.- Parannetaan rajanylityspaikkojen läpäisykykyä jatkamalla tarvittaessa aukioloaikoja ja tehostamalla asiakirjojen käsittelyaikoja.- Pyritään uudistamaan rautatieyhdyksiin sopimus kansainvälisen tavaraliikenteen vapauttamiseksi.			
Avainsanat (asiasanat) rajaliikenne, liikenneyhteydet, kehittäminen			
Muut tiedot Yhteyshenkilö/LVM: Mikko Ojajärvi			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 14/2008		ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkajulkaisu)	ISBN 978-952-201-721-5 (painotuote) 978-952-201-722-2 (verkkajulkaisu)
Kokonaissivumäärä 56	Kieli suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Liikenne- ja viestintäministeriö		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare)		Typ av publikation	
Mikko Ojajarvi, kommunikationsministeriet, ordf.		Rapport	
Jani Huttula, Vägförvaltningen, sekreterare		Uppdragsgivare	
		Kommunikationsministeriet	
		Datum då organet tillsattes	
		14.8.2007	
Publikation			
Utveckling av förbindelserna för gränstrafik mellan Finland och Ryssland i Östra och Norra Finland			
Referat			
<p>Kommunikationsministeriet tillsatte i augusti 2007 en tjänstemannaarbetsgrupp för att utreda möjligheterna att utveckla trafikförbindelserna i gränsområdet mellan Finland och Ryssland från Imatra norrut ända upp till den norska gränsen. I rapporten presenteras nuläget och centrala utvecklingsbehov för varje gränsövergångsställe.</p> <p>Arbetsgruppen föreslår följande utvecklingsåtgärder:</p> <ul style="list-style-type: none">– Utvecklingen koncentreras till de nuvarande internationella gränsövergångsställena och trafikförbindelserna till dem.– Målet är att bevara alla tillfälliga gränsövergångsställen, att utveckla dem och trafikförbindelserna till dem utifrån efterfrågan och att påverka de ryska myndigheterna för att förbättra vägnätet på den ryska sidan.– De diskussioner som arbetsgruppen inlett med de ryska gränsbevakningsmyndigheterna fortsätts.– Betydelsen av virkestransporter från den ryska gränstrakten till Finland poängteras för de ryska myndigheterna som en möjlighet för logistiknäringen och övrig regional näringsverksamhet.– De ryska myndigheterna bör övertygas av vikten av att öppna banavsnittet Lietmajärvi–Kotshkoma för internationell trafik.– Om Ryssland anser det vara nödvändigt vidareutreds byggandet av spårförbindelsen Salla–Kantalahti tillsammans med de ryska myndigheterna och näringslivet. Finansiärerna bör förbinda sig till långsiktiga lösningar genom samtidiga principbeslut.– Gränsövergången för vägtransporter i Parikkala utvecklas för att på sikt betjäna internationella transporter.– Möjligheterna att förbättra lönsamhet av transversal flygtrafik och att öppna direkta flygförbindelser från Rovaniemi till Murmansk och från Uleåborg till Arkangelsk undersöks.– Förutsättningarna att utveckla icke-reguljär busstrafik mellan Joensuu och Petroskoj klarläggs.– Det aktiva samarbetet och informationsutbytet mellan de finska och ryska gränsbevaknings- och tullmyndigheterna fortsätts.– Gränsövergångsställenas effektivitet ökas genom att man vid behov förlänger öppettiderna och minimerar handläggningstiderna för dokument.– Strävan är att förlänga överenskommelsen om järnvägssamtrafik för att öppna den internationella godstrafiken för konkurrens.			
Nyckelord			
gränstrafik, trafikförbindelser, utveckling			
Övriga uppgifter			
Kontaktperson på kommunikationsministeriet är Mikko Ojajarvi.			
Seriens namn och nummer		ISSN	ISBN
Kommunikationsministeriets publikationer 14/2008		1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	978-952-201-721-5 (trycksak) 978-952-201-722-2 (nätpublikation)
Sidoantal	Språk	Pris	Sekretessgrad
56	finska		offentlig
Distribution		Förlag	
Kommunikationsministeriet		Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Mikko Ojajärvi, Ministry of Transport and		Type of publication Report	
Communications, chair;		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
Jani Huttula, Finnish Road Administration, secr.		Date when body appointed 14 August 2007	
Name of the publication Developing transport connections across the Finnish - Russian border in eastern and northern Finland			
Abstract In August 2007 the Ministry of Transport and Communications appointed a working group of civil servants to examine the opportunities to develop cross-border transport between Finland and Russia in the area extending north of Imatra to the Norwegian border. This report describes the present state and the most important development needs of each border-crossing point. The working group proposes the following: <ul style="list-style-type: none">- The focus of the development will be placed on the current international border-crossing points and transport connections leading to them.- The aim is to maintain all temporary border-crossing points, develop them and their transport connections according to the demand, and to influence the Russian authorities to improve the roads on the Russian side of the border.- Discussions with the Federal Agency for the Development of Borders of the Russian Federation (Rosgranitsa) initiated by the working group will be continued.- The opportunity of transporting timber from regions near the Finnish border to Finland will be emphasised to the Russian authorities as an opportunity to support logistics and the business in the region.- The Russian authorities will be encouraged to open up the rail section between Ledmozero and Kochkoma for international traffic.- If considered necessary in Russia, plans will be made to carry out, together with the Russian authorities and the representatives of business life, an additional study on the construction of a rail section between Salla and Kandalaksha. The financiers would make resolutions to commit themselves to long-term proposals in the study.- In the long term, the aim is to develop the border-crossing point for road traffic in Parikkala as an international border-crossing point.- Possibilities to increase the profitability of cross-border air traffic and to open direct flight connections from Rovaniemi to Murmansk and from Oulu to Arkhangelsk will be examined.- Prerequisites for improving charter coach services between Joensuu and Petrozavodsk will be explored.- Active cooperation and exchange of information between the border crossing and customs authorities will be continued.- The capacity of border-crossing stations will be improved by extending the opening hours, if needed, and making document management more efficient.- The aim is to renew the agreement on rail transport connecting Finland and Russia in order to open up freight transport for competition.			
Keywords cross-border transport, transport connections, development			
Miscellaneous Contact person at the Ministry: Mikko Ojajärvi			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 14/2008		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 978-952-201-721-5 (printed version) 978-952-201-722-2 (electronic version)
Pages, total 56	Language Finnish	Price	Confidence status Public
Distributed and published by Ministry of Transport and Communications			

Liikenneministerille

Liikenne- ja viestintäministeri asetti 14.8.2007 virkamiestyöryhmän selvittämään Suomen ja Venäjän rajaliikenneyhteyksien kehittämistä Imatran pohjoispuolelta Norjan rajaan ulottuvalla alueella. Työryhmän tehtävänä oli selvittää edellä mainitulla raja-alueella olemassa olevien raja-asemien liikennevirrat ja ennakoida niiden kehittymistä yhdessä Venäjän viranomaisten kanssa, rajanylityspaikkojen nykyisen infrastruktuurin puutteet, tarvittavat kehittämiskohteet, niiden kustannukset ja parantamisen kiireellisyysjärjestys sekä rajaliikenteen muut kehittämistarpeet. Työryhmän määräaika oli 31.12.2007, johon myönnettiin pidennystä 29.2.2008 saakka.

Työryhmän puheenjohtajana on toiminut yksikön päällikkö, rakennusneuvos Mikko Ojajärvi liikenne- ja viestintäministeriöstä. Työryhmän jäseninä ovat toimineet yksikön päällikkö Silja Ruokola, yli-insinööri Anneli Tanttu ja neuvotteleva virkamies Marjukka Vihavainen-Pitkänen liikenne- ja viestintäministeriöstä, tiejohtaja Petri Keränen Tiehallinnon Savo-Karjalan tiepiiristä, investointijohtaja Kari Ruohonen Ratahallintokeskuksesta ja yksikön päällikkö Petri Salo ulkoasianministeriöstä. Työryhmän sihteerinä on toiminut tieinsinööri Jani Huttula Tiehallinnon Oulun tiepiiristä.

Työryhmä on kuullut työssään Etelä-Karjalan liittoa, Etelä-Savon maakuntaliittoa, Pohjois-Karjalan maakuntaliittoa, Kainuun maakunta -kuntayhtymää, Pohjois-Pohjanmaan liittoa, Lapin liittoa, Metsäteollisuus ry:tä, VR Oy:tä, Elinkeinoelämän keskusliittoa, Tullihallitusta, Rajavartiolaitosta sekä liikenteen ja logistiikan asiantuntijoita. Lisäksi työryhmä pyrki selvittämään Venäjän federaation suunnitelmia Luoteis-Venäjän alueen liikennehankkeista Moskovassa pidetyssä neuvottelussa lokakuussa 2007 perustetun Venäjän federaation valtakunnanrajojen varustamisesta vastaavan federaationviraston (Rosgranitsa) edustajien kanssa. Työryhmä on kokoontunut kuusi kertaa.

Nykytilanne

Suomen ja Venäjän välisellä rajalla liikennemäärät ja siten myös rajaliikenneyhteyksien kehittäminen ovat painottuneet maiden välisen rajan eteläisimmille rajanylityspaikoille, jotka ovat maantieliikenteessä Vaalimaa, Nuijamaa ja Imatra sekä rautatieliikenteessä Vainikkala ja Imatrankoski. Luoteis-Venäjän alueen taloudellinen kehittyminen, Barentsinmeren ja Kuolan alueen luonnonvarojen hyödyntäminen sekä lähialuematkailu luovat tarpeita kehittää liikenneyhteyksiä myös rajan pohjoisemmilla alueilla.

Suomen ja Venäjän väliset rautatiekuljetukset ovat olleet pitkällä aikajänteellä voimakkaassa kasvussa, mutta viimeisen vuoden aikana rautateiden tavarakuljetusten määrät ovat vähentyneet selvästi. Rautatiekuljetusten volyymit ovat herkkiä Venäjän tariffi- ja tullipolitiikalle ja omien satamien käyttöä suosivalle kuljetuspolitiikalle sekä muutoksille yksittäisissä suurissa kuljetussopimuksissa.

Itärajan ylittävän henkilö- ja linja-autoliikenteen määrä kasvoi voimakkaasti aina 2000-luvun alkupuolelle, minkä jälkeen kasvu on taittunut ja kääntynyt lievään laskuun. Viime vuonna henkilöliikenteen määrä säilyi edellisvuoden tasolla. Raskaan liikenteen määrä on ollut eteläisillä rajanylityspaikoilla transito-kuljetusten vuoksi voimakkaassa kasvussa koko 2000-luvun. Pohjoisilla rajanylityspaikoilla raskas liikenne on ollut laskussa raakapuun tuontimäärien vähenemisestä johtuen.

Venäjä on nostamassa puun vientituloja vuoden 2009 alusta huomattavasti sekä ilmaiset aikomuksensa vähentää tilapäisten rajanylityspaikkojen ja puutavaran tullauspaikkojen määrää nykyisestä. Suunnitellussa laajuudessa toteutuessaan nämä päätökset tulevat vähentämään rajusti puun tuontimääriä Venäjältä Suomeen.

Suomen puolella kansainvälisille rajanylityspaikoille johtavia teitä on kunnostettu vuosien aikana, eikä Imatran pohjoispuolisella alueella tällä hetkellä esiinny suuria puutteita. Myös tilapäisille rajanylityspaikoille johtavat tiet vastaavat pääosin liikenteen tarvetta, mutta Venäjällä tehtävistä päätöksistä riippuen niiden liikennemäärät saattavat pienentyä selvästikin.

Venäjän puolella kansainvälisille rajanylityspaikoille johtavat tiet eivät vastaa kansainvälisen liikenteen vaatimuksia eräiden teiden ollessa liikenneturvallisuuden kannalta suorastaan vaarallisia. Tilapäisille rajanylityspaikoille johtavat tiet ovat Venäjällä yleisesti erittäin hankalakulkuisia. Venäjän puolella kaikki Suomen rajalle johtavat maantiet ovat nykyisin alueellisia teitä, mutta suunnitelmia eräiden niistä muuttamiseksi liittovaltion federatiivisiksi teiksi on olemassa. Lokakuussa 2007 perustettu Venäjän valtiollisten rajojen kehittämissivasto on laatimassa 1.7.2008 mennessä rajanylityspaikkojen kehittämistä koskevan suunnitelman seuraavaksi 20 vuodeksi. Rajojen kehittämissivasto ei pystynyt antamaan työryhmän tapaamisessa riittävän yksityiskohtaisia tietoja Imatran pohjoispuolen rajanylityspaikkojen kehittämisestä.

Koska Venäjällä on rajanylityspaikkojen uudistusprosessi käynnissä, on Suomen etujen mukaista pyrkiä ensisijaisesti säilyttämään kaikkien nykyisten kansainvälisten rajanylityspaikkojen asema ja parantaa niiden infrastruktuuria ja läpäisykykyä. Toissijaisena pyrkimyksenä on säilyttää tilapäisten rajanylityspaikkojen toimivuus erityisesti puutavaran tuonti- ja tullauspaikkoina. Vasta kolmannella sijalla prioriteettijärjestyksessä on mahdollisten uusien kansainvälisten rajanylityspaikkojen perustaminen.

Työryhmän ehdotukset

- Keskitytään nykyisten kansainvälisten rajanylityspaikkojen ja niille johtavien liikenneyhteyksien kehittämiseen. Myös Venäjä pyrkii kohdentamaan resurssejaan niihin.
- Pyritään säilyttämään kaikki tilapäiset rajanylityspaikat ja kehitetään niiden infrastruktuuria ja toimintaa kysynnän mukaisesti molemmin puolin rajaa. Varmistetaan tilapäisille rajanylityspaikoille johtavan alemman tieverkon pysyminen liikenteen tarpeen edellyttämässä kunnossa ja vaikutetaan Venäjän paikallishallinnon viranomaisiin Venäjän puolen tiestön kunnan parantamiseksi.
- Jatketaan työryhmän aloittamia keskusteluja Venäjän rajaviraston kanssa Venäjän puolen tavoitteiden ja suunnitelmien selvittämiseksi. Vain niiden rajanylityspaikkojen toimintaa voidaan kehittää, joihin sekä Suomi että Venäjä sitoutuvat.
- Korostetaan Venäjän viranomaisille puukuljetuksia monilta rajan läheisyydessä olevilta alueilta Suomeen logistiikan kannalta mahdollisuutena sekä alueellisen elinkeinotoiminnan tukemisena.
- Vaikutetaan Venäjän viranomaisiin Vartiuksen rajanylityspaikalle johtavan Lietmajärvi - Kotshkoma -rataosuuden avaamiseksi virallisesti kansainväliselle liikenteelle osana Barentsin linkkiä.
- Mikäli Salla - Kantalahti -ratayhteyden rakentaminen katsotaan Venäjällä tarpeelliseksi, varaudutaan yhdessä Venäjän viranomaisten sekä elinkeinoelämän edustajien kanssa laatimaan lisäselvitys, jonka pitkän aikavälin ratkaisuihin rahoittajahot sitoutuvat samanaikaisin periaatepäätöksin.
- Pyritään kehittämään Parikkalan maantieliikenteen rajanylityspaikkaa pitkällä aikavälillä kansainvälisenä rajanylityspaikkana.
- Selvitetään edellytykset poikittaislentoliikenteen kannattavuuden parantamiseksi Pohjois-Norjan, Pohjois-Ruotsin, Pohjois-Suomen ja Luoteis-Venäjän välillä sekä suorien lentoyhteyksien avaamiseksi kokeiluluonteisesti Rovaniemeltä Murmansiin ja Oulusta Arkangeliin.
- Selvitetään edellytykset tilausbussiliikenteen kehittämiseksi Joensuun ja Petroskoin välillä sekä kiskobussiyhteyden avaamiseksi kokeiluluonteisesti kesäkausi- en ajaksi.
- Jatketaan raja- ja tulliviranomaisten aktiivista yhteistyötä ja tiedonvaihtoa ja yhtenäistetään rajamuodollisuuksia molemmin puolin rajaa. Pyritään vaikuttamaan siihen, että Venäjällä pannaan täytäntöön tehty laki kahden rajaviranomaisen malliin siirtymisestä.
- Parannetaan rajanylityspaikkojen läpäisykykyä jatkamalla tarvittaessa niiden aukioloaikoja ja tehostamalla asiakirjojen käsittelyaikoja. Lisätään rajatarkastusten

sujuvuutta edistämällä passitusta, tullausta sekä raja- ja tuotetarkistuksia nopeutavien menetelmien ja erityisesti sähköisen tullauksen käyttöönottoa.

- Pyritään uudistamaan Suomen ja Venäjän välinen rautatieyhdyshuennesopimus kansainvälisen tavaraliikenteen vapauttamiseksi ja muun muassa konttiliikenteen mahdollistamiseksi kaikilla rajanylityspaikoilla.

Saatuaan työnsä päätökseen työryhmä kunnioittavasti luovuttaa yksimielisen mietintönsä liikenneministerille.

Helsingissä 29. helmikuuta 2008

Mikko Ojajärvi

Silja Ruokola

Anneli Tanttii

Marjukka Vihavainen-Pitkänen

Petri Keränen

Kari Ruuhonen

Petri Salo

Jani Huttula

SISÄLLYSLUETTELO

ALKUSANAT	11
1 JOHDANTO	13
2 NYKYTILA	15
2.1 RAUTATIELIIKENNE	15
2.1.1 Yleistä	15
2.1.2 Kansainväliset rajanylityspaikat	17
2.1.2.1 Niirala – Värtsilä	17
2.1.2.2 Vartius – Kivijärvi.....	18
2.1.2.3 Salla – Salla.....	20
2.2 MAANTIETIELIIKENNE	22
2.2.1 Yleistä	22
2.2.2 Kansainväliset rajanylityspaikat	26
2.2.2.1 Niirala – Värtsilä	26
2.2.2.2 Vartius – Lytta.....	27
2.2.2.3 Kuusamo – Suoperä	28
2.2.2.4 Salla – Salla.....	29
2.2.2.5 Raja-Jooseppi – Lotta.....	31
2.2.3 Tilapäiset rajanylityspaikat	32
2.2.3.1 Parikkala – Syväoro	32
2.2.3.2 Uukuniemi – Ristilahti	33
2.2.3.3 Valkeavaara – Hekselä.....	33
2.2.3.4 Ruhovaara – Korpiselkä.....	33
2.2.3.5 Haapovaara – Haapavaara.....	34
2.2.3.6 Leminaho – Kuolismaa	34
2.2.3.7 Inari – Inari.....	35
2.2.3.8 Kokkojärvi – Kokkojärvi	35
2.2.3.9 Kivipuro – Kivivaara.....	36
2.2.3.10 Rajakangas – Kolvasjärvi.....	36
2.2.3.11 Karikangas – Roukkula.....	36
2.2.3.12 Karttimo – Voinitsa.....	36
2.2.3.13 Kurvinen – Mäkijärvi.....	37
2.2.3.14 Onkamo – Onkamo	37
2.2.3.15 Puitsi – Kundas	38
2.2.3.16 Virtaniemi – Jäniskoski.....	38
2.3 JULKINEN LIIKENNE.....	38
2.4 RAJALIIKENTEEN ERITYISKYSYMYKSET	39
3 KEHITTÄMISTARPEET	40
3.1 YLEISTÄ	40
3.2 KANSAINVÄLISET RAJANYLITYSPAIKAT	41
3.2.1 Niirala – Värtsilä.....	41
3.2.2 Vartius – Lytta / Kivijärvi.....	42

3.2.3	Kuusamo – Suoperä	42
3.2.4	Salla – Salla	42
3.2.5	Raja-Jooseppi – Lotta	43
3.3	TILAPÄISET RAJANYLITYSPAIKAT	43
3.4	JULKINEN LIIKENNE	44
3.5	RAJALIIKENTEEEN ERITYISKYSYMYKSET	44
4	RAHOITUSINSTRUMENTIT	47
4.1	ENPI CBC -OHJELMAT	47
4.2	MUUT RAHOITUSINSTRUMENTIT	48
5	SUOSITUKSET JA JOHTOPÄÄTÖKSET	49

ALKUSANAT

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti elokuussa 2007 virkamiestyöryhmän selvittämään Suomen ja Venäjän rajaliikenneyhteyksien kehittämistä Imatran pohjoispuolelta Norjan rajaan saakka ulottuvalla alueella. Tässä raportissa on esitetty nykytilakuvaus sekä keskeiset kehittämistarpeet rajanylityspaikoittain.

Työn aikana kuultiin seuraavia yhteistyötahoja:

- Etelä-Karjalan liitto
- Etelä-Savon maakuntaliitto
- Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
- Kainuun maakunta -kuntayhtymä
- Pohjois-Pohjanmaan liitto
- Lapin liitto
- Metsäteollisuus ry
- VR Oy
- Elinkeinoelämän keskusliitto
- Tullihallitus
- Rajavartiolaitos.

Työn aikana pidettiin myös neuvottelu lokakuussa 2007 perustetun Venäjän federaation valtakunnanrajojen varustamisesta vastaavan federaationviraston (Rosgranitsa) edustajien kanssa ja huomioitiin viraston näkemykset loppuraportissa.

Työryhmän puheenjohtajana toimi yksikön päällikkö, rakennusneuvos Mikko Ojajärvi liikenne- ja viestintäministeriöstä ja jäsenenä yksikön päällikkö Silja Ruokola, yli-insinööri Anneli Tanttua ja neuvotteleva virkamies Marjukka Vihavainen-Pitkänen liikenne- ja viestintäministeriöstä, tiejohtaja Petri Keränen Tiehallinnon Savo-Karjalan tiepiiristä, investointijohtaja Kari Ruuhonen Ratahallintokeskuksesta, yksikön päällikkö Petri Salo ulkoasianministeriöstä sekä työryhmän sihteerinä tieinsinööri Jani Huttula Tiehallinnon Oulun tiepiiristä.

Helsingissä helmikuussa 2008

Mikko Ojajärvi

Liikenne- ja viestintäministeriö

1 JOHDANTO

Suomella ja Venäjällä on noin 1 400 km yhteistä rajaa. Maiden välisessä tieliikenteessä on tällä hetkellä kahdeksan kansainvälistä ja 16 tilapäistä rajanylityspaikkaa. Rautatieliikenteessä rajanylityspaikkoja on neljä. Vuonna 2007 Suomen ja Venäjän välisen rajan ylitti 6,7 miljoonaa matkustajaa ja 3,5 miljoonaa ajoneuvoa, joista hieman yli miljoona oli raskaita ajoneuvoja. Itärajan ylittävien kuljetusten vuosittainen volyymi on noin 35 miljoonaa tonnia ja rahallinen arvo noin 35 miljardia euroa. Ennusteen (WSP Finland Oy) mukaan vuoteen 2020 mennessä vienti Suomesta Venäjälle tulee kaksinkertaistumaan ja tuonti Venäjältä Suomeen 2,5-kertaistumaan.

Liikennemäärät ja tästä johtuen myös rajaliikenneyhteyksien kehittäminen ovat Suomen ja Venäjän välisellä rajalla painottuneet sen eteläisimmille rajanylityspaikoille, joita ovat maantieliikenteessä Vaalimaa, Nuijamaa ja Imatra sekä rautatieliikenteessä Vainikkala ja Imatrankoski. Luoteis-Venäjän alueen taloudellisen kehittymisen, rajan molemminpuolisen elinkeinoelämän toimintaedellytysten sekä muun muassa kasvavan lähialuematkailun vuoksi liikenteelliset tarpeet ovat kuitenkin muuttumassa myös rajan pohjoisemmilla alueilla. Barentsinmeren kaasuvarojen ja Kuolan niemimaan mineraalivarojen hyödyntäminen luovat elinkeinoelämälle uusia toimintamahdollisuuksia ja siten myös kuljetustarpeita.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti elokuussa 2007 virkamiestyöryhmän, jonka tavoitteena oli selvittää Suomen ja Venäjän rajaliikenneyhteyksien kehittämisen tarve Imatran pohjoispuolelta Norjan rajaan saakka ulottuvalla alueella. Työryhmän tehtävänä oli selvittää edellä mainitulla raja-alueella:

- olemassa olevien raja-asemien liikennevirrat sekä ennakoida niiden kehittymistä yhdessä Venäjän viranomaisten kanssa,
- rajanylityspaikkojen nykyisen infrastruktuurin puutteet, tarvittavat kehittämis-kohteet ja niiden kustannukset sekä parantamisen kiireellisyysjärjestys,
- rajaliikenteen muut kehittämistarpeet.

Työryhmän tuli kuulla työssään alueellisia sidosryhmiä, kuten maakuntaliittoja, elinkeinoelämän edustajia sekä Tullihallitusta ja Rajavartiolaistosta. Lisäksi työryhmän tuli pyrkiä selvittämään Venäjän federaation suunnitelmat niistä Luoteis-Venäjän alueen liikennehankkeista, joilla mahdollisesti on vaikutusta Suomen päätöksiin. Työn aikana pidettiin Moskovassa neuvottelu lokakuussa 2007 perustetun Venäjän federaation valtakunnanrajojen varustamisesta vastaavan federaationviraston (Rosgranitsa) edustajien kanssa. Neuvottelussa sovittiin jatkotoimenpiteistä ja viraston näkemykset huomioitiin tässä loppuraportissa.



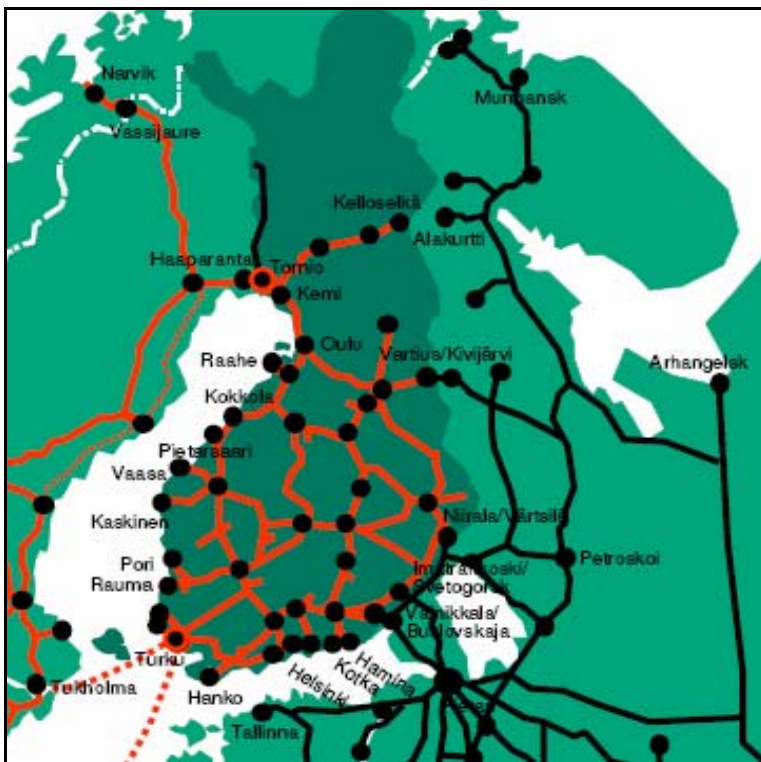
Kuva 1. Rajanylityspaikat Suomen ja Venäjän välisellä rajalla (lähde: Rajavartiolaitos).

2 NYKYTILA

2.1 Rautatieliikenne

2.1.1 Yleistä

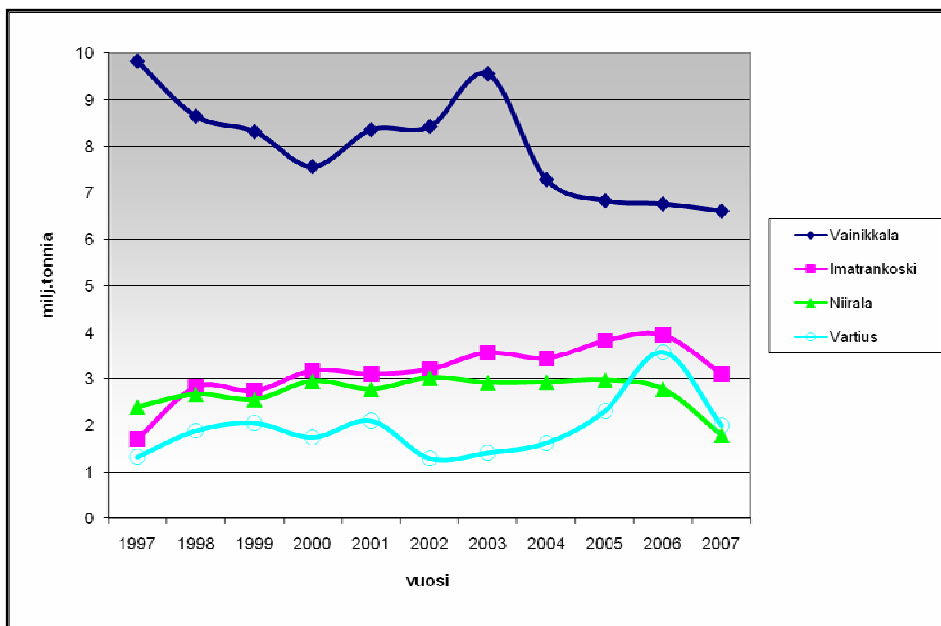
Suomen ja Venäjän välisellä rajalla on nykyisin neljä rautatieliikenteen rajanylityspaikkaa: Vainikkala, Imatrankoski, Niirala ja Vartius. Itärajan ylittävien rautatiekuljetusten päävirrat muodostuvat petrokemianteollisuuden raaka-aineista, raakapuusta, kemikaaleista ja konteista. Pitkällä aikajänteellä rautatiekuljetukset ovat olleet voimakkaassa kasvussa, mutta niiden volyymit ovat herkkiä sekä Venäjän tariffi- ja tullipolitiikalle että muutoksille yksittäisten suurten tavaraerien kuljetussopimuksissa. Suomen ja Venäjän välisten rautatiekuljetusten määrät vähenivätkin selvästi vuodesta 2006 vuoteen 2007. Itäisessä liikenteessä kuljetettiin rautateitse vuonna 2007 noin 9,9 miljoonaa tonnia, joka oli 21 % vähemmän kuin edellisvuonna. Transito-liikenteen määrä oli lisäksi noin 3,5 miljoonaa tonnia, joka oli 16 % edellisvuotta vähemmän. Itärajan vilkkain rautatieliikenteen rajanylityspaikka on Lappeenrannan Vainikkala, jossa tavarakuljetusten määrä vuonna 2007 oli vajaa 7 miljoonaa tonnia. Suomesta lähtevästä liikenteestä 90 % kulkee Vainikkalan kautta ja Vainikkalan osuus koko itärajan ylittävästä rautatieliikenteestä on noin 50 %. Vainikkalan kautta kulkevien junien määrä on laskenut selvästi muun muassa Siperian radan liikenteen voimakkaasta vähenemisestä johtuen.



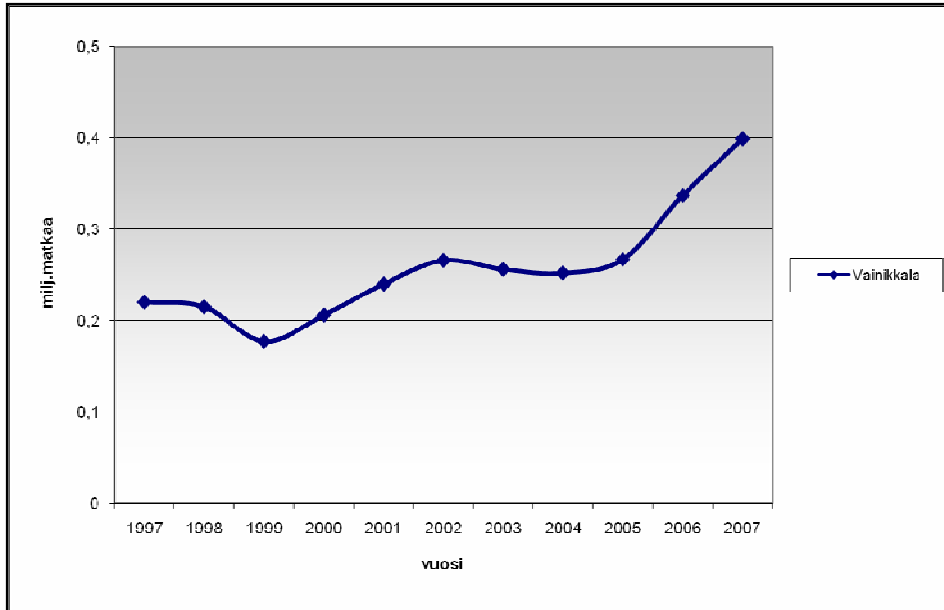
Kuva 2. Rautatieverkko Suomessa ja lähialueilla (lähde: VR Cargo).

Imatrankosken ja Niiralan rajanylityspaikoilla päätuote on raakapuu, Vartiuksessa rautapelletti. Imatrankosken sekä Vartiuksen rajanylityspaikoilla kuljetusmäärät ovat olleet viimeisen vuosikymmenen aikana kasvussa ja Niiralan rajanylityspaikalla pysyneet jokseenkin ennallaan. Vuodesta 2006 vuoteen 2007 rautatiekuljetukset kuitenkin vähenivät selvästi kaikilla rajanylityspaikoilla. Vainikkalassa vähennystä oli 6 %, Imatrankoskella 21 %, Niiralassa 32 % ja Vartiuksessa 44 %. Pääsyyinä oli raakapuun tuonnin vähentyminen 7 miljoonasta tonnista noin kolmanneksella johtuen toistaiseksi pääasiassa huonoista korjuulosuhteista, eikä niinkään puutulleista. Vuoden 2009 alusta Venäjä on nostamassa puun vientituloja 50 euroon kuutiolta, mikä ei voi olla heijastumatta puun tuontimääriin. Suomen metsäteollisuuden puuraaka-ainepohjasta noin viidennes on tullut Venäjältä, mistä johtuen puutavaraa tuotaneen eri muodoissa Venäjältä Suomeen kuitenkin jatkossakin.

Rautateiden henkilöliikenteessä Vainikkala on ainoa rajanylityspaikka. Viime vuosina junamatkustajien määrä on ollut selvässä kasvussa. Vuonna 2007 rajan ylitti junalla noin 400 000 henkilöliikenteen matkustajaa, mikä oli 18 % edellisvuotta enemmän.



Kuva 3. Rautateiden tavaraliikenne rajanylityspaikoittain vuosina 1997 - 2007 (lähde: Ratahallintokeskus).



Kuva 4. Rautateiden henkilöliikenne rajanylityspaikoittain vuosina 1997 - 2007 (lähde: Ratahallintokeskus).

2.1.2 Kansainväliset rajanylityspaikat

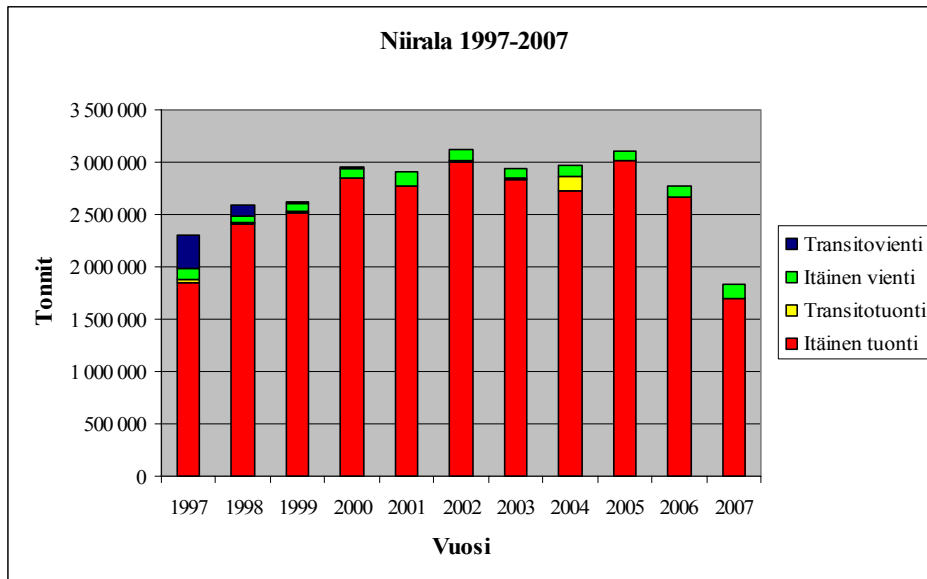
2.1.2.1 Niirala – Värtsilä

Niiralan rajanylityspaikka sijaitsee Tohmajärvellä, Pohjois-Karjalassa. Niiralassa rautatieliikenne on ollut kansainvälistä jo vuodesta 1945 lähtien ja rajanylityspaikalle johtava rautatieyhteys kuuluu Suomen puolella yleiseurooppalaiseen TEN -verkkoon.

Niiralan rautatiekuljetusten määrä oli vuonna 2007 1,85 miljoonaa tonnia muodostaen noin 14 % itärajan ylittäneestä rautatieliikenteestä. Rautatieliikenteen kokonaismäärä väheni edellisestä vuodesta 34 %. Kuljetukset ovat keskittyneet raakapuuhun, jota vuonna 2007 tuotiin Niiralassa rauta- ja maanteitse kaikkiaan 1,543 miljoonaa m³, mikä oli 40 % edellisvuotta vähemmän. Lisäksi tuodaan jonkin verran öljyä ja kemikaaleja. Viennin osuus on pieni. Vuonna 2007 noin 70 % Niiralan kautta kulkeneesta tavaraliikenteestä kuljetettiin rautateitse.

33 km pituinen Säkäniemi - Niirala -rataosa on sähköistämätön, yksiraiteinen, lähes kokonaan betonipölkkyillä varustettu rata. Suurin nopeus on 100 km/h ja suurin sallittu akselipaino 22,5 tonnia. Rataosuudella on sallittu määräaikaisella luvalla venäläisen standardin mukaisten vaunujen kuljettaminen enintään 24,5 tonnin akselipainolla enintään nopeudella 60 km/h. Raidekapasiteettia Niiralassa on kuudelle päivittäiselle junavuorolle. Nykyisin junavuoroja on 1-3 vuorokaudessa. Mikäli konttiliikenne käynnistyy tulevaisuudessa, vapaana olevaa kapasiteettia tarvitaan.

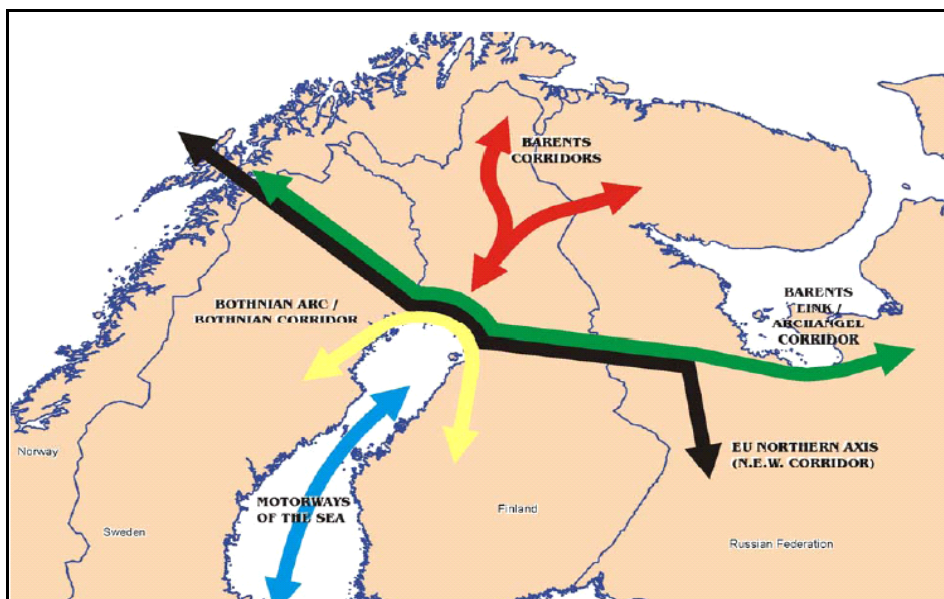
Venäjän puolella ratayhteys jatkuu Murmanskin radalle Suojärven kautta Petroskoihin sekä Pitkärannan kautta Lotinapeltoon. Rataosuudet ovat kantavuudeltaan hyviä ja turvalaitteiltaan nykyaikaisia, mutta sähköistämättömiä.



Kuva 5. Niiralan rautatiekuljetukset vuosina 1997 - 2007 (lähde: VR Cargo).

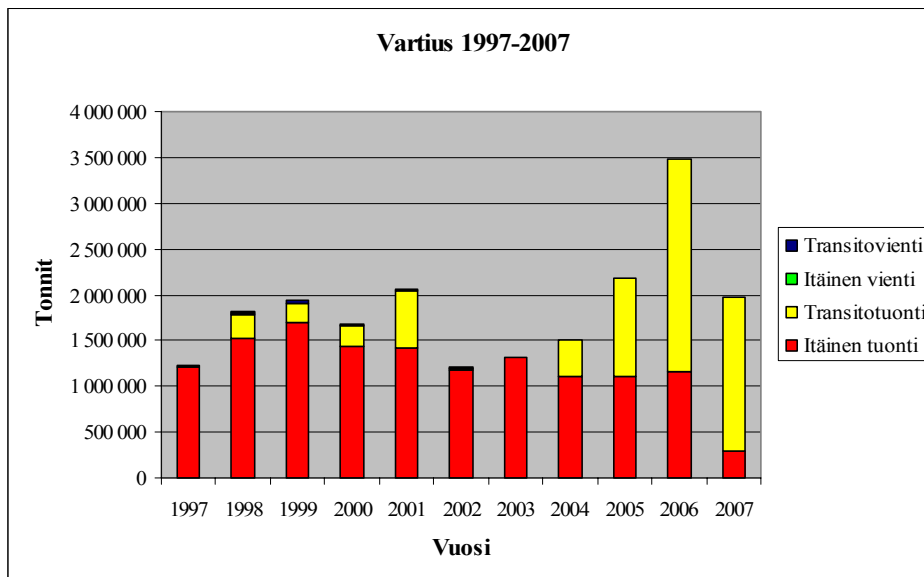
2.1.2.2 Vartius – Kivijärvi

Vartiuksen rajanylityspaikka sijaitsee Kuhmossa, Kainuun maakunnassa. Vartius on pohjoisen Suomen tärkein kansainvälinen rajanylityspaikka ja yksi Barentsin liikennealueen solmukohtia. Rajanylityspaikalle johtava rautatieyhteys kuuluu Suomen puolella yleiseurooppalaiseen TEN -verkkoon sekä on osa EU:n Northern Axis -liikennekäytävää ja Barentsin linkkiä (Arkangelin käytävä). Myös eräänä tulevaisuuden kuljetuskäytävänä esitetty, Kiinan sekä Pohjois-Amerikan itärannikon välisen rahtiliikennetyhteyden avaamiseen tähtäävä N.E.W.-korridoori (Northern East-West freight corridor) kulkisi Vartiuksen rajanylityspaikan kautta. Suunnitelman mukaan rahti kuljetettaisiin Kiinasta Kazakstanin, Venäjän, Suomen ja Ruotsin kautta Norjaan Narvikin satamaan.



Kuva 6. Barentsin alueen kansainväliset liikennekäytävät (lähde: Pohjois-Pohjanmaan liitto).

Vartiuksen rautatiekuljetusten määrä oli vuonna 2007 2,0 miljoonaa tonnia muodostaen noin 15 % itärajan ylittäneestä rautatieliikenteestä. Rautatieliikenteen kokonaismäärä väheni edellisestä vuodesta 43 %. Vartiuksen rautatieliikenne koostuu lähes pelkästään Kostamuksen rautapelletistä, jota on kuljetettu transitona Kokkolan satamaan sekä raaka-aineeksi Rautaruukki Oyj:n Raahen tehtaalle. Lisäksi on tuotu raakapuuta sekä muun muassa metalleja ja lannoitteita. Raakapuuta tuotiin vuonna 2007 Vartiuksessa rautateitse ja maanteitse kaikkiaan 267 000 m³, mikä oli 45 % edellisvuotta vähemmän. Vuonna 2007 myös Vartiuksen rautapellettikuljetukset vähenivät, kun Rautaruukki Oyj lopetti Kostamuksen pelletin käytön maaliskuussa 2007 ja samalla transiton määrä väheni noin neljänneksellä edellisvuodesta. Vartiuksen kautta on ollut 2000-luvun taitteeseen saakka vähäistä transito-vientiä Luoteis-Venäjälle. Ennusteen (Matrex Oy) mukaan Vartiuksen raja-aseman potentiaaliset kuljetusmäärät voisivat vuoteen 2020 mennessä kasvaa kaikkiaan jopa 8,0 – 8,5 miljoonaa tonniin vuodessa.



Kuva 7. Vartiuksen rautatiekuljetukset vuosina 1997 - 2007 (lähde: VR Cargo).

Oulu - Kontiomäki (5,2 milj. tonnia) ja Kontiomäki - Vartius (3,9 milj. tonnia) ovat kohtalaisen kuormitettuja rataosia. Välityskykyongelmat johtuvat pitkistä liikennepaikkaväleistä ja asemavälisuojustuksesta eli rataosalla on opastimia ainoastaan liikennepaikoilla. Useat liikennepaikat ovat myös liian lyhyitä rajaliikenteen tarpeisiin. Ennustetut kuljetusmäärät kasvavat sekä Oulu - Kontiomäki että Kontiomäki - Vartius -välillä vuoteen 2015 kolmanneksella ja vuoteen 2030 reilulla puolella.

100 km pituinen Kontiomäki - Vartius -rataosa on sähköistetty, yksiraiteinen, betonipölkyillä varustettu rata. Suurin nopeus on 80 km/h ja suurin sallittu akselipaino 22,5 tonnia. Rataosuudella on sallittu määräaikaaisella luvalla venäläisen standardin mukaisen vaunujen kuljettaminen enintään 24,5 tonnin akselipainolla enintään nopeudella 60 km/h. Rataosan päällysrakenteen uusinta on aloitettu. Vuonna 2005 on toteutettu myös Vartiuksen ratapihan laajennustöitä ja rakennettu lisäraiteita raja-aseman välityskyvyn

sekä raideliikenteen toimivuuden parantamiseksi. Ratapihalla on kolme liikenteen ohjauksen käytössä olevaa sivuraidetta, joiden ohjeelliset junapituudet ovat 725 m - 1075 m. Lisäksi on kaksi läpiajettavaa sähköistämätöntä kuormaus- ja pysäköintiraidetta. Raidekapasiteettia Vartiuksen radalla on viidelle päivittäiselle junavuorolle. Nykyisin juna- vuoroja on 2-3 vuorokaudessa. Konttiliikenteen mahdollisesti käynnistyessä vapaana olevaa kapasiteettia tarvitaan.

Venäjän puolella ratayhteys jatkuu sähköistämättömänä 40 km päässä sijaitsevaan Kostamukseen. Kostamuksesta noin 100 km päässä kaakossa sijaitsee Lietmajärvi, josta rata haarautuu etelään Petroskoihin ja itään Kotshkomaan, Pietari - Murmansk -radalle. Poikkitaista, 126 km pituista Lietmajärvi - Kotshkoma -rataosuutta ei ole virallisesti avattu kansainväliselle liikenteelle. Tästä huolimatta radalla liikennöi nykyisin 5-6 venäläistä juna päivässä. Rata lyhentää Suomen ja Venäjän välisiä rautatieyhteyksiä jopa 500 km ja avauduttuaan kaupalliselle liikenteelle vahvistaa Vartiuksen merkitystä kansainvälisenä raja-asemana. Rataosalta puuttuu sähköistys ja turvalaitteet ja sen palvelutaso tulisi nostaa 22,5 tonnista 25 tonnin akselipainoon. Venäläisen osapuolen ilmoituksen mukaan kansainväliselle liikenteelle avaamisen ehtona on, että rataosalle löytyy riittävästi kuljetuksia. Radan kunnostukseen on myönnetty rahoitusta vuosille 2008 - 09.

2.1.2.3 Salla – Salla

Sallan rajanylityspaikka Sallan kunnassa, Lapissa on toiminut maantieliikenteen kansainvälisenä rajanylityspaikkana syyskuusta 2002 lähtien. Suomen puolella rajanylityspaikan läheisyyteen Kelloselkään johtaa rautatieyhteys, joka on osa Kemistä ja Tornios-ta Sallan kautta Murmanskin alueelle kulkevaa Barentsin kuljetuskäytävää.

Rautatieyhteys Rovaniemi - Kemijärvi - Kelloselkä toimii lähinnä Suomen puoleisten puutavarakuljetusten väylänä. Radan sisällyttämistä rautateiden TEN -verkkoon on esitetty Itä-Lapin maakuntakaavassa. Rata on sähköistämätön, mutta peruskorjattu Rovaniemeltä Kemijärven Isokylään. Yhteys Isokylästä Kelloselkään vaatii peruskorjausta. Suurin sallittu akselipaino on välillä Rovaniemi - Misi 22,5 tonnia nopeudella 100 km/h, välillä Misi - Kemijärvi - Isokylä 22,5 tonnia nopeudella 50 km/h ja välillä Isokylä - Kelloselkä 20 tonnia nopeudella 40 km/h.

Kelloselän ja Venäjän Alakurtin välillä ei ole ratayhteyttä, mutta Alakurtista on suora ratayhteys Kantalahteen Pietari - Murmansk -radalle. 171 km pituiselle Salla - Kantalahti -kuljetuskäytävälle on suunniteltu rautatieyhteyttä, joka edellyttäisi uuden radan rakentamista Suomen puolella Kelloselästä valtakunnan rajalle noin 7,5 km matkalla ja Venäjän puolella valtakunnan rajalta Alakurttiin noin 65 km matkalla. Kelloselän ja rajan välissä on vanha ratapenger ja kiskot, mutta ne eivät ole liikennöitävässä kunnossa. Ratayhteyden käyttöönotto edellyttäisi myös Suomen puolella Misi - Kelloselkä -välin kunnostamista ja Venäjän puolella 99 km pituisen Alakurtti - Kantalahti -välin perusrantamista.



Kuva 8. Barentsin alueen rautatiekäytävät (lähde: Jaakko Pöyry Infra).

Sallan ratayhteys mahdollistaisi kuljetukset Muurmanskin radalta Suomeen ja muihin Pohjoismaihin sekä Suomen satamien kautta muualle Eurooppaan. Sallan radalle ennustetuiksi kuljetusmääriksi (Matrex Oy) on saatu nykyisellä kysynnällä noin 1,5 miljoonaa tonnia vuodessa ja vuoden 2020 kysyntäennusteella 3 - 4 miljoonaa tonnia vuodessa, joita voidaan pitää eräänlaisina kysynnän maksimipotentialleina. Uudella radalla kuljetettaisiin lähinnä metallituotteita, puutavaraa ja malmia. Kuljetuksista 70 – 80 % suuntautuisi Suomeen päin. Nykyisin Vartiuksen raja-aseman kautta junalla kuljetettavista määristä noin 0,5 miljoonaa tonnia voisi siirtyä uudelle Sallan radalle. Myös Muurmanskin sataman kautta Eurooppaan kuljetettavista nykymääristä noin 0,5 miljoonaa tonnia voisi siirtyä käyttämään Sallan rataa. Sallan kautta kuorma-autoilla Suomeen kuljetettavista nykymääristä noin 30 % voisi siirtyä junakuljetuksiin. Suomen transito-kuljetukset lisääntyisivät, mutta potentiaalisia kuljetuksia Narvikin satamaan ja edelleen Eurooppaan tai muihin maanosiin ei ennustemallin (Matrex Oy) mukaan olisi.

Laskelmissa ei arvioitu Pohjois-Suomen suunnitteilla olevien kaivoshankkeiden ja niistä lähinnä Soklin kuljetusvirtoja. Myöskään maailman suurimmaksi kaasukentäksi arvioidun Shtokmanin käyttöönottoon, läntisen Siperian arviolta noin 20 miljoonalla tonnilla vuodessa kasvavaan hiilituotantoon ja muihin Luoteis-Venäjän luonnonvaroihin sekä tulevaisuudessa lisääntyvään Koillisväylän käyttöön liittyviä kysyntäpotentiaaleja ei huomioitu. Hankkeen keskeisimmät riskit liittyvät Muurmanskin alueen kehityksen nopeuteen, kuljetettavan tavaran raaka-aineluonteeseen (herkkiä reittimuutoksille) sekä kuljetustariffien muutoksiin.

Soklin kaivoksen kuljetuksia Sallan radalle voisi ohjautua maksimissaan noin 1,3 miljoonaa tonnia vuodessa. Tämä edellyttäisi Kellošelän ja Soklin välisen noin 100 km pitkisen kaivosradan rakentamista. Soklin kaivoksen ja siihen liittyvän ratayhteyden ympäristövaikutusten arvioinnin käynnistämisestä on päätetty ja arviointi tullaan tekemään

vuoteen 2010 mennessä Kemira GrowHow:n toimesta. Mikäli Kemin ja Sallan väliselle noin 270 km pituiselle ratayhteydelle ohjautuisi riittävästi raskaita kuljetuksia, olisi koko rataosan peruskorjaus 25 tonnin akselipainolle perusteltua. Yksistään Soklin kuljetukset eivät kuitenkaan ole tähän riittävä peruste.

Koko rataosuuden Kemijärvi - Kantalahti rakentamis- ja parantamiskustannuksiksi on arvioitu vuoden 2003 hintatasossa 102 miljoonaa euroa, josta Suomen puolelle kohdentuisi Kellosekä - valtakunnan raja -välin rakennuskustannukset 6,5 miljoonaa euroa sekä Kemijärvi - Kellosekä -välin perusparannuskustannukset 21,3 miljoonaa euroa. Huomioimalla myös Kemijärvi - Kellosekä -välin kustannukset, tulisi liikennöinnistä vuosittain saatavien hyötyjen olla vähintään 2,6 miljoonaa euroa vuodessa (Jaakko Pöyry Infra). Radan toteuttaminen riippuu ensisijaisesti Venäjän investointihalukkuudesta. Mikäli Venäjän puolella hanketta pidetään selvittämisen arvoisena, tulee tehdä yhteinen selvitys, jossa hankkeen rakentamiskustannukset ja hyödyt tarkistetaan nykyhinnoilla.

Vähäliikenteisten ratojen tulevaisuus selvityksessä on esitetty Isokylä - Kellosekä - rataosan liikenteen lakkauttamista, mikäli uusia kuljetustarpeita ei ilmaannu. Ratalinja kuitenkin pidettäisiin rata-alueena tulevaisuuden tarpeita varten.

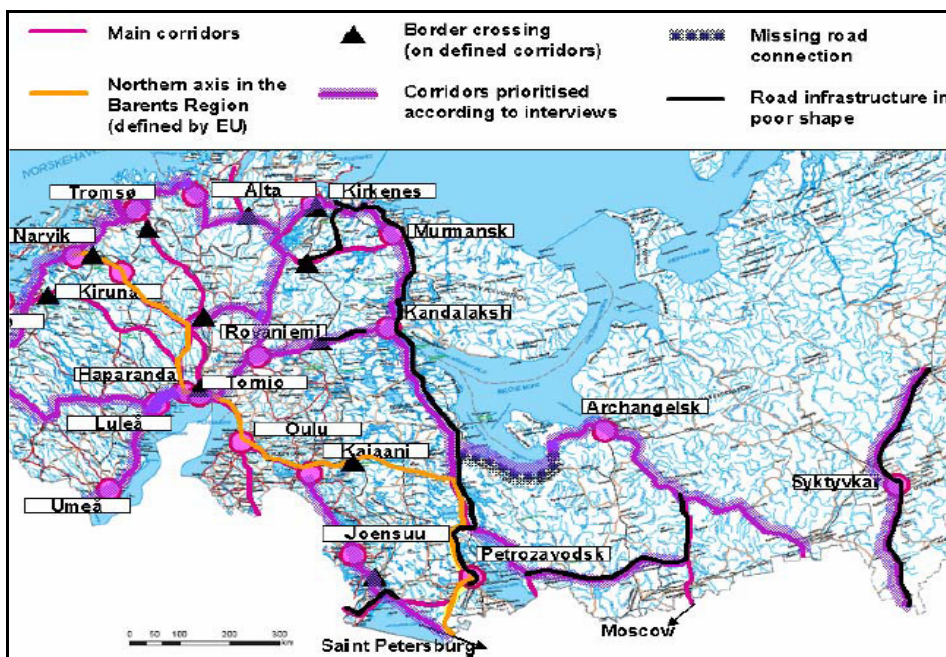
2.2 Maantieliikenne

2.2.1 Yleistä

Suomen ja Venäjän välisessä tieliikenteessä on tällä hetkellä kahdeksan kansainvälistä rajanylityspaikkaa, joista Imatran pohjoispuolella sijaitsevat Niirala, Vartius, Kuusamo, Salla ja Raja-Jooseppi. Tilapäisiä rajanylityspaikkoja maiden välisellä rajalla on 16 ja ne sijaitsevat kaikki Imatran pohjoispuolella. Vuonna 2007 Suomen ja Venäjän välisen rajan ylitti maanteitse 6,6 miljoonaa matkustajaa ja 3,5 miljoonaa ajoneuvoa, joista hie-man yli miljoona oli raskaita ajoneuvoja. Itärajan ylittävä liikenne on keskittynyt voimakkaasti eteläisille rajanylityspaikoille. Virolahden Vaalimaalla vuonna 2007 rajan ylitti 1,26 miljoonaa ajoneuvoa, joista henkilöautoja oli 800 000, kuorma-autoja 450 000 ja linja-autoja 15 000. Imatran pohjoispuolisista rajanylityspaikoista selvästi vilkkein on Tohmajärven Niirala, jossa rajan ylitti noin 485 000 ajoneuvoa, joista henkilöautoja oli 436 000 henkilöautoa, kuorma-autoja 48 000 ja linja-autoja 1 600.

Suomen ja Venäjän välisen rajan ylittävän henkilö- ja linja-autoliikenteen määrä kasvoi voimakkaasti aina 2000-luvun alkuvuosiin saakka, minkä jälkeen kasvu on yleisesti taittunut ja kääntynyt lievään laskuun. Vuonna 2007 henkilöliikenteen määrä säilyi kuitenkin edellisvuoden tasolla. Raskaan liikenteen määrä on ollut eteläisillä rajanylityspaikoilla transito-kuljetusten vuoksi voimakkaassa kasvussa koko 2000-luvun ja myös vuonna 2007 raskaan liikenteen määrä kasvoi edellisvuodesta lähes 17 %. Pohjoisilla rajanylityspaikoilla kuorma-autoliikenne on ollut viime aikoina laskussa johtuen pääasiassa raakapuun tuontimäärien vähenemisestä.

Venäjä on nostamassa puun vientituloja vuoden 2009 alusta 50 euroon kuutiolta. Venäjä on ilmaissut myös halunsa vähentää tilapäisten rajanylityspaikkojen määrää ja on lisäksi vähentämässä puutavaran tullauspaikkoja. Suomen metsäteollisuuden puuraaka-ainepohjasta noin viidennes on tullut Venäjältä, mistä johtuen puuta tuotaneen eri muodoissa Venäjältä jatkossakin. Toteutuessaan suunnitellussa laajuudessa vientitullien korotus yhdessä rajanylitys- ja tullauspaikkojen määrän supistaminen kanssa johtavat kuitenkin merkittäviin puukaupan esteisiin ja monissa tapauksissa puun tuonnin katkeamiseen. Suomen tulli on esittänyt Venäjän tullilaitokselle metsätuotteiden tullausmahdollisuutta jatkossakin kaikilla kansainvälisillä sekä osalla tilapäisistä rajanylityspaikoista.

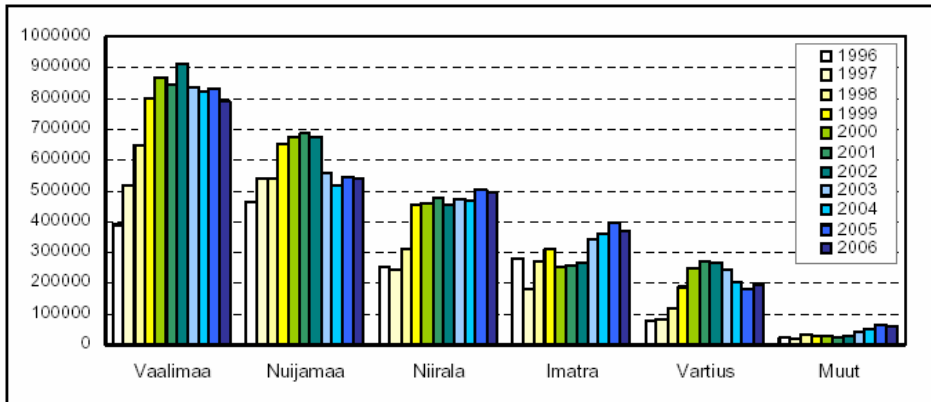


Kuva 9. Barentsin alueen tärkeimmät maantiekäytävät (lähde: STBR II).

Suomen puolella kansainvälisille rajanylityspaikoille johtavia teitä on kunnostettu vuosien aikana, eikä Imatran pohjoispuolisella alueella tällä hetkellä esiinny suuria puutteita. Tilapäisiä rajanylityspaikkoja on käytetty pääasiallisesti puutavaran tuontikuljetuksissa ja ne ovat Suomessa kevyesti hallinnoituja. Liikenteen painopisteet tilapäisillä rajanylityspaikoilla ovat vaihdelleet muun muassa puun korjuupaikoista johtuen. Tilapäisille rajanylityspaikoille johtavat tiet vastaavat pääosin liikenteen tarvetta ja Venäjän päätöksistä riippuen liikennemäärät niillä saattavat pienentyä rajusti. Tiehallinto tekee parasta aikaa omana työnään vähäliikenteisten teiden seulontaa ja on luomassa kriteeristöjä maantien edellytyksistä. Tilapäisille rajanylityspaikoille johtavat tiet eivät tässä tarkastelussa jatkossa juurikaan näyttäisi täyttävän maantien edellytyksiä.

Venäjän puolella kansainvälisille rajanylityspaikoille johtavat tieyhteydet eivät vastaa kansainvälisen liikenteen vaatimuksia ja eräät tiet ovat huonokuntoisuutensa, kapeutensa ja huonon vaakageometriansa vuoksi suorastaan vaarallisia. Myös viitoituksessa, opastuksessa, tienvarsipalveluissa sekä tietoliikennetyhteyksissä on suuria puutteita. Tilapäisille rajanylityspaikoille johtavat tiet ovat Venäjällä pääsääntöisesti erittäin hanka-

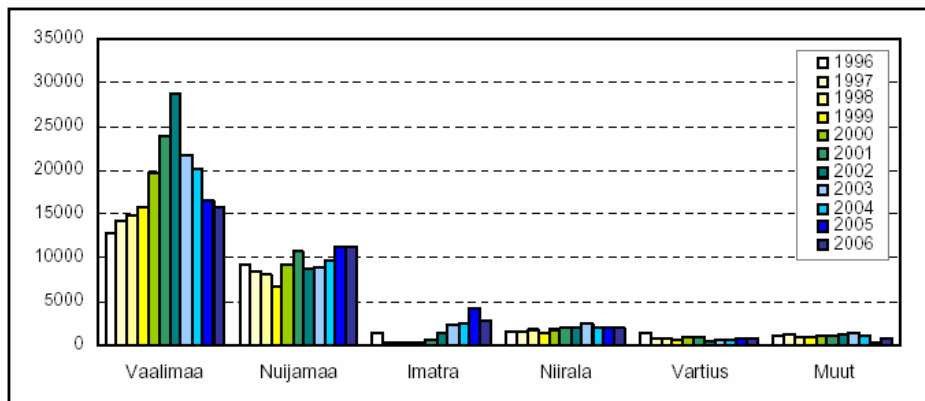
lakukuisia. Venäjän puolella kaikki Suomen rajalle johtavat maantiet ovat nykyisin alueellisia teitä, mutta suunnitelmia eräiden niistä muuttamiseksi liittovaltion federatiivisiksi teiksi on olemassa.



Kuva 10. Itärajan ylittänyt henkilöautoliikenne vuosina 1996 - 2006 (lähde: Tullihallitus).

Taulukko 1. Itärajan ylittänyt henkilöautoliikenne vuonna 2007 (lähde: Tullihallitus).

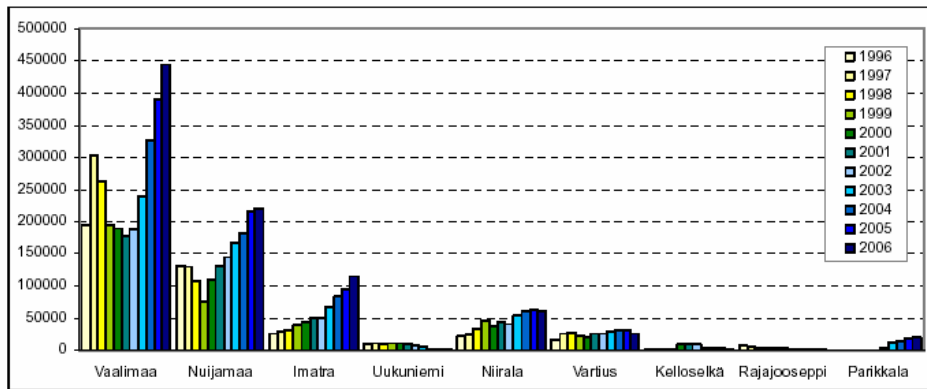
Raja-asema	Lähteneet	Saapuneet	Yhteensä	Muutos-%
Vaalimaa	407 298	392 107	799 405	1,4 %
Nuijamaa	325 376	262 230	587 606	9,2 %
Imatra	203 461	195 117	398 578	8,1 %
Niirala	217 263	218 645	435 908	-11,7 %
Vartius	79 359	85 224	164 583	-16,0 %
Salla	14 953	15 169	30 122	-31,3 %
Raja-Jooseppi	9 691	9 417	19 108	1,7 %



Kuva 11. Itärajan ylittänyt linja-autoliikenne vuosina 1996 - 2006 (lähde: Tullihallitus).

Taulukko 2. Itärajan ylittänyt linja-autoliikenne vuonna 2007 (lähde: Tullihallitus).

Raja-asema	Lähteneet	Saapuneet	Yhteensä	Muutos-%
Vaalimaa	8 069	6 972	15 041	-5,5 %
Nuijamaa	7 832	10 621	18 453	64,1 %
Imatra	1 029	1 953	2 982	6,7 %
Niirala	809	820	1 629	-18,5 %
Vartius	359	364	723	-15,5 %
Salla	354	296	650	367,6 %
Raja-Jooseppi	363	390	753	8,0 %



Kuva 12. Itärajan ylittänyt kuorma-autoliikenne vuosina 1996 - 2006 (lähde: Tullihallitus).

Taulukko 3. Itärajan ylittänyt kuorma-autoliikenne vuonna 2007(lähde: Tullihallitus).

Raja-asema	Lähteneet, kuormattu	Lähteneet, tyhjä	Lähteneet, yhteensä	Muutos-%
Vaalimaa	200 835	20 739	221 574	7,8 %
Nuijamaa	110 094	27 407	137 501	15,9 %
Imatra	74 513	26 789	101 302	56,6 %
Parikkala	7	6 931	6 938	-28,8 %
Uukuniemi	0	369	369	-50,4 %
Niirala	3 285	21 207	24 492	-20,3 %
Vartius	1 872	8 774	10 646	-18,9 %
Salla	743	0	743	-17,9 %
Raja-Jooseppi	454	562	1 016	-0,7 %
Raja-asema	Saapuneet, kuormattu	Saapuneet, tyhjä	Saapuneet, yhteensä	Muutos-%
Vaalimaa	28 655	199 720	228 375	-4,0 %
Nuijamaa	34 916	112 160	147 076	42,3 %
Imatra	29 218	54 544	83 762	63,7 %
Parikkala	6 890	103	6 993	-28,9 %
Uukuniemi	391	0	391	-50,3 %
Niirala	23 370	155	23 525	-21,6 %
Vartius	10 806	214	11 020	-19,7 %
Salla	832	0	832	-11,2 %
Raja-Jooseppi	712	898	1 610	13,9 %
Raja-asema	Yhteensä, kuormattu	Yhteensä, tyhjä	Yhteensä	Muutos-%
Vaalimaa	229 490	220 459	449 949	1,4 %
Nuijamaa	145 010	139 567	284 577	28,2 %
Imatra	103 731	81 333	185 064	59,7 %
Parikkala	6 897	7 034	13 931	-28,9 %
Uukuniemi	391	369	760	-50,3 %
Niirala	26 655	21 362	48 017	-20,9 %
Vartius	12 678	8 988	21 666	-19,3 %
Salla	1 575	0	1 575	-14,5 %
Raja-Jooseppi	1 166	1 460	2 626	7,8 %

2.2.2 Kansainväliset rajanylityspaikat

2.2.2.1 Niirala – Värtsilä

Niiralan rajanylityspaikka Tohmajärvellä, Pohjois-Karjalassa sai maantieliikenteen kansainvälisen rajanylityspaikan statuksen joulukuussa 1995. Niirala toimii sekä maantietettä rautatieliikenteen rajanylityspaikkana ja on Virolahden Vaalimaan ja Lappeenrannan Nuijamaan jälkeen Suomen itärajan kolmanneksi vilkkain ja Imatran pohjoispuolisen raja-alueen selvästi vilkkain ylityspaikka. Raskaan liikenteen rajanylityksiä Niiralassa on Vaalimaan, Nuijamaan ja Imatran jälkeen neljänneksi eniten. Niiralan aukioloaikaa on laajennettu asteittain vastaamaan liikenteen tarpeita ja syyskuusta 2005 lähtien Niiralan rajaliikenne on ollut ympärivuorokautista.

Vuonna 2007 Niiralassa rajan ylitti kaikkiaan noin 486 000 ajoneuvoa, joista 436 000 oli henkilöautoja, 1 600 linja-autoja ja 48 000 kuorma-autoja. Rajan ylittäneen liikenteen määrä väheni edellisestä vuodesta kaikkiaan 13 %, raskaan liikenteen määrä viidenneksellä. Vuonna 2007 rajan ylitti Niiralassa 898 000 matkustajaa, missä oli laskua edellisvuodesta 9 %.

Kuorma-autoliikenne on pääasiassa raakapuukuljetuksia Venäjältä, jolloin autot palaavat Venäjälle tyhjinä. Vuonna 2007 raakapuuta tuotiin Niiralassa rauta- ja maanteitse kaikkiaan 1,543 miljoonaa m³, mikä oli 40 % edellisvuotta vähemmän. Lisäksi Niiralassa tuodaan jonkin verran ulkoisen jalostuksen tuotteita ja viedään paperia, selluloosaa ja koneita. Rajanylitysliikenteen määrä lisääntyi Niiralassa voimakkaasti 1990-luvulla, mutta on 2000-luvulla niin henkilö- kuin tavaraliikenteenkin osalta tasaantunut ja lopulta kääntynyt laskuun. Rajan ylittäneiden ajoneuvojen määrä on 2000-luvulla vaihdellut 486 000:n ja 566 000:n välillä.

Taulukko 4. Liikenne Niiralan rajanylityspaikalla vuosina 2000 - 2007 (lähde: Tullihallitus).

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Henkilöautot	461 240	479 862	455 970	473 034	451 490	501 868	493 856	435 908
Linja-autot	1 835	1 978	2 018	2 556	1 868	1 936	1 999	1 629
Kuorma-autot	36 415	45 113	40 801	53 418	60 566	62 381	60 736	48 017
Yhteensä	499 490	526 953	498 789	529 008	513 924	566 185	556 591	485 554

Niiralan rajanylityspaikalle johtavat päätiet (valtatie 6 ja kantatie 70) kuuluvat yleiseurooppalaiseen TEN -verkkoon. Raja-asemalle valtatieltä 6 johtavan 34 km pituisen kantatien 70 Tohmajärvi - Värtsilä liikennemäärä on raja-aseman läheisyydessä 1 400 ajon./vrk ja suurimmillaan 3 800 ajon./vrk. Raskaan liikenteen määrä vaihtelee välillä 107 - 227 ajon./vrk (5 - 11 % liikennevirrasta). Tien leveys on 7,2 - 11,0 m, mikä suurimmalta osin alittaa yhteysvälin tavoitelevyyden 8,0 m. Tiellä ei ole merkittäviä rakenteelliseen kuntoon liittyviä puutteita, mutta tien päällyste on vaurioitunut. Ongelmana tiellä on loppuosan kapeus sekä raskaan liikenteen ruuhkautuminen. Raskaan liikenteen kaistaa on vain 70 m rajan molemmin puolin. Niiralan rajanylityspaikan suuntaan johtaa valtatieltä 6 etelästä myös 32 km pituinen maantie 486 Puhos - Tohmajärvi. Tien leveys

on 7,7 - 8,7 m ja liikennemäärä 1 550 - 5 350 ajon./vrk, josta raskasta liikennettä on 94 - 430 ajon./vrk (3 - 12 % liikennevirrasta).

Venäjän puolella rajaa tiet ovat päällystettyjä ja kunnoltaan kohtuullisia, mutta vaativat parantamista ja uudelleen rakentamista. Ennakkotietojen mukaan vuonna 2008 on tarkoitus peruskorjata valtakunnan rajalta noin 300 km päähän Petroskoihin johtavaa tietä välillä Pitkäranta - Aunus. Venäjällä on suunnitelmia muuttaa sekä Petroskoista että Käkisalmen ja Sortavalan kautta Pietarista Niiralaan johtavat tieyhteydet alueellisista teistä liittovaltion federatiivisiksi teiksi.

Niiralan rajanylityspaikka on rakenteellisesti hyvässä kunnossa. Ajoneuvojen tarkastushalli on valmistunut vuonna 1998 ja huonetiloja on korjattu ja laajennettu vuonna 2004. Vuonna 2006 valmistuivat uudet liikennejärjestelyt ja kaistakopit, joissa voidaan suorittaa passintarkastus. Vuonna 2007 valmistui saapuvan liikenteen puolen katos ja vuonna 2008 rakennetaan lähtevän liikenteen puolen katos.

2.2.2.2 Vartius – Lytta

Kuhmossa, Kainuun maakunnassa sijaitseva Vartiuksen kansainvälinen rajanylityspaikka sai maantieliikenteen kansainvälisen rajanylityspaikan statuksen toukokuussa 1992 ja on nykyisin avoinna klo 7 - 21. Vartius toimii sekä maantie- että rautatieliikenteen rajanylityspaikkana ollen Pohjois-Suomen tärkein kansainvälinen rajanylityspaikka ja yksi Barentsin liikenne-alueen solmukohtia.

Vuonna 2007 Vartiuksessa rajan ylitti kaikkiaan 187 000 ajoneuvoa, joista noin 165 000 oli henkilöautoja, 700 linja-autoja ja vajaa 22 000 kuorma-autoja. Rajan ylittäneen liikenteen määrä väheni edellisestä vuodesta kaikkiaan 16 %. Vuonna 2007 rajan ylitti Vartiuksessa 409 000 matkustajaa, missä oli laskua edellisvuodesta 5 %.

Kuorma-autoliikenne on pääasiassa raakapuukuljetuksia Venäjältä, jolloin autot palaavat Venäjälle tyhjinä. Vuonna 2007 raakapuuta tuotiin Vartiuksessa rautateitse ja maanteitse kaikkiaan 267 000 m³, mikä oli 45 % edellisvuotta vähemmän. Lisäksi Vartiuksessa tuodaan ulkoisen jalostuksen tuotteita (elektroniikka, johdinsarjat) ja viedään päivittäistavaroita. Rajan ylittäneiden ajoneuvojen määrä on 2000-luvulla vaihdellut 187 000:n ja 299 000:n välillä ollen kokonaisuudessaan laskusuunnassa.

Taulukko 5. Liikenne Vartiuksen rajanylityspaikalla vuosina 2000 - 2007 (lähde: Tullihallitus).

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Henkilöautot	247 614	271 460	267 590	243 293	194 914	181 030	195 933	164 583
Linja-autot	957	915	576	584	666	769	856	723
Kuorma-autot	21 324	26 190	26 760	29 108	32 175	31 603	26 851	21 666
Yhteensä	269 895	298 565	294 926	272 985	227 755	213 402	223 640	186 972

Vartiuksen rajanylityspaikalle johtavat päätiät (valtatie 5, valtatie 22 ja kantatie 89) kuuluvat yleiseurooppalaiseen TEN -verkkoon ja ovat osa EU:n Northern Axis - liikennekäytävää ja Barentsin linkkiä (Arkangelin käytävä), joka kulkee Norjan ja Ruotsin pohjoisosista Oulun sekä Vartiuksen kautta Luoteis-Venäjälle ja Arkangeliin. Raja-asemalle

johtava 103 km pituinen kantatie 89 Paltamo - Vartius on kunnostettu vaiheittain 1990-luvulla. Tien liikennemäärä on raja-aseman läheisyydessä nykyisin noin 800 ajon./vrk ja pienimmillään 320 ajon./vrk. Raskaan liikenteen määrä vaihtelee välillä 35 - 132 ajon./vrk (9 - 18 % liikennevirrasta). Vuodelle 2020 on ennustettu liikennemäärien kasvavan hieman (max. 1 100 ajon./vrk). Kantatien 89 leveys on 6,2 - 7,0 m, mikä alittaa yhteysvälin tavoitelevyden 8,0 m. Kapeuden lisäksi ongelmia on jonkin verran tien pysty- ja vaakageometriassa, mutta merkittäviä rakenteelliseen kuntoon liittyviä ongelmia tiellä ei esiinny. Etelä-pohjoissuunnassa Vartiuksen rajanylityspaikan läheisyyteen johtaa maantie 912 Kuhmo - Vartius - Suomussalmi, jonka kehittämistä kantatienä on esitetty vahvistettavana olevassa Kainuun maakuntakaavassa sekä Pohjois-Suomen strategiassa 2011. Kuhmo - Vartius -välillä tien leveys on pääasiallisesti 6,2 - 7,0 m ja liikennemäärä 285 - 3 200 ajon./vrk, josta raskasta liikennettä on 36 - 194 ajon./vrk (5 - 13 % liikennevirrasta). Leveyspuutteiden ohella tiejaksolla ongelmana on Tönölänsalmen sillan huono kunto. Vartius - Suomussalmi -välillä tien leveys on pääasiallisesti 6,2 - 6,5 m ja liikennemäärä 160 - 2 400 ajon./vrk, josta raskasta liikennettä on 14 - 114 ajon./vrk (3 - 9 % liikennevirrasta).

Valtakunnan rajan jälkeen Venäjän puolella 35 km pituinen tie Lyttan raja-asemalta Kostamukseen on 1970-luvun puolivälissä rakennettu 7 m leveä päällystetty tie. Tie on suhteellisen hyväkuntoinen, mutta jyrkkäluisainen ja kantavuuspuutteita ja painumia esiintyy paikoin. Tien parantamiseksi on olemassa suunnitelma. Myös tieyhteys Kostamuksesta eteenpäin on päällystetty ja suhteellisen hyväkuntoinen osuudella Kostamus - Lietmajärvi - Rukajärvi, mutta Rukajärvi - Kotshkoma -tieosalla on parannustarpeita. Ennakkotietojen mukaan tieosalla Lietmajärvi - Kotshkoma on tarkoitus tehdä tien rakennustöitä vuonna 2008. Venäjällä on suunnitelmia muuttaa Kotshkomasta Vartiukseen johtava tie alueellisesta tiestä liittovaltion federatiiviseksi tieksi. Myös tieyhteys Kotshkomasta Arkangeliin on suunniteltu osin muutettavan, osin rakennettavan federatiiviseksi tieksi.

Vartiuksen rajanylityskeskukseen ensimmäinen vaihe ja ajoneuvojen tarkastushalli ovat valmistuneet vuonna 1995. Toimistotilat ovat ahtaat ja tilojen laajennus- ja saneeraus-hanke on suunniteltu ja odottaa toteutusta. Tieliikenteen tavarakuljetusten käyttöön valmistui joulukuussa 2007 rajaliikennekeskus, joka tarjoaa toimivat ja nykyaikaiset palvelutilat. Rajanylityspaikan rakenteellinen kapasiteetti on tämän hetkisillä liikennemäärillä riittävä.

2.2.2.3 Kuusamo – Suoperä

Kuusamon rajanylityspaikka Kuusamossa, Pohjois-Pohjanmaalla muuttui kansainväli- seksi lokakuussa 2006. Tällä hetkellä rajanylityspaikka on avoinna kello 8 - 20.

Vuonna 2007 Kuusamossa rajan ylitti 10 000 ajoneuvoa, josta noin puolet oli henkilö- autoliikennettä ja puolet raskasta liikennettä. Kuorma-autoliikenne muodostuu puutava- ran tuontikuljetuksista Venäjältä. Vuonna 2007 raakapuuta tuotiin 77 000 m³, mikä oli

40 % edellisvuotta vähemmän. Rajan ylittäneen liikenteen kokonaismäärä väheni edellisestä vuodesta 29 %. Vuonna 2007 rajan ylitti Kuusamossa 17 400 matkustajaa, missä oli laskua edellisvuodesta 3 %

*Taulukko 6. Liikenne Kuusamon rajanylityspaikalla vuosina 2002 - 2007 *) = vuoden 2005 liikennemäärästä noin puolet on työmaaliikennettä (lähde: Rajavartiolaitos ja Tullihallitus).*

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Henkilöautot						5 221
Linja-autot						4 723
Kuorma-autot						89
Yhteensä	15 825	13 894	13 102	30 629*)	14 077	10 033

Kuusamon raja-asemalle valtatieltä 5 johtava 46 km pituinen maantie 866 Kuusamo - Korteesalmi on päällystetty, kunnostettu ja täyttää nykyisen liikenteen vaatimukset. Liikennemäärä on raja-aseman läheisyydessä noin 70 ajon./vrk ja suurimmillaan reilu 600 ajon./vrk. Raskaan liikenteen määrä vaihtelee välillä 16 - 50 ajon./vrk (7 - 22 % liikennevirrasta). Tien leveys on 7,0 m ja sen kehittämistä kantatienä on esitetty Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavassa sekä Pohjois-Suomen strategiassa 2011.

Venäjänselän puolella 54 km pituinen tie Suoperän raja-asemalta Pääjärvelle on mutkainen ja huonokuntoinen, kelirikko-ajan lähes ajokelvoton 6 m leveä soratie. Tie on rakentamaton, sen rakenteellinen kunto on huono ja siinä on pahoja vaurioita. Tiesuudella on viisi huonokuntoista siltaa. Tieyhteyden heikko kunto on hidasteena alueen matkailun ja elinkeinoelämän kehittymiselle. Tien parantamiseksi on olemassa suunnitelma.

Kuusamon tulli- ja raja-asema toimivat nykyisin huonokuntoisessa ja ahtaassa parakki-rakennuksessa, jonka korvaaminen uudisrakennuksella on suunnitteilla. Ajoneuvojen tarkastushalli valmistui vuonna 2006. Rajanylityspaikan rakenteellinen kapasiteetti riittää tämän hetkisillä liikennemäärillä hyvin.

2.2.2.4 Salla – Salla

Sallan rajanylityspaikka Sallan kunnassa, Lapissa avattiin maantieliikenteen kansainvälisenä rajanylityspaikkana syyskuussa 2002. Vuosina 1992 - 2002 raja-asema toimi tilapäisenä rajanylityspaikkana Kellosojan nimellä. Rajanylityspaikka on avoinna kello 7 - 21.

Vuonna 2007 Sallassa rajan ylitti kaikkiaan reilu 32 000 ajoneuvoa, joista 30 000 oli henkilöautoja, 650 linja-autoja ja 1 600 kuorma-autoja. Rajan ylittäneen liikenteen määrä väheni edellisestä vuodesta kaikkiaan 29 %, mutta linja-autojen määrä kasvoi huomattavasti. Vuonna 2007 rajan ylitti vajaa 66 000 matkustajaa, missä oli laskua edellisvuodesta 16 %.

Kuorma-autoliikenne muodostuu pääasiassa puutavaran tuonti- ja päivittäistavaroiden vientikuljetuksista. Vuonna 2007 raakapuuta tuotiin 18 000 m³, mikä oli 20 % edellisvuotta enemmän. Rajan ylittäneiden ajoneuvojen määrä on 2000-luvulla kasvanut vajasta 20 000:sta 45 000:n ajoneuvoon vuodessa, mutta putosi siis vuonna 2007 selvästi.

Shtokmanin kaasukentän sekä muiden Luoteis-Venäjän luonnonvarojen hyödyntämisen voidaan odottaa tulevaisuudessa lisäävän jossakin määrin tavaraliikennettä Sallan rajanylityspaikalla. Ennusteen (Matrex Oy) mukaan mahdollisesta Sallan ratayhteyden rakentamisesta huolimatta potentiaaliset maantiekuljetukset Sallassa voisivat vuoteen 2020 mennessä lisääntyä nykyiseen verrattuna yli kaksinkertaisiksi.

Taulukko 7. Liikenne Sallan rajanylityspaikalla vuosina 2000 - 2007 (lähde: Tullihallitus).

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Henkilöautot	9 666	5 467	8 046	25 788	34 552	41 249	43 823	30 122
Linja-autot	101	101	205	580	454	197	139	650
Kuorma-autot	9 647	9 574	9 483	2 679	3 022	2 798	1 842	1 575
Yhteensä	19 414	15 142	17 734	29 047	38 028	44 244	45 804	32 347

Sallan rajanylityspaikalle johtava kantatie 82 Rovaniemi - Kellosekä on osa yleisrooppalaista TEN -verkkoa ja Barentsin kuljetuskäytävää, joka kulkee Kemistä ja Tornionista Sallan kautta Murmanskin alueelle. Kantatietä 82 pitkin etäisyys Sallan rajanylityspaikalle on valtatieltä 4 Vikajärveltä 148 km, valtatieltä 5 Joutsijärveltä 62 km ja Sallan kirkonkylältä 23 km. Liikennemäärä vaihtelee välillä 600 - 1500 ajon./vrk. Rajaseman läheisyydessä liikennettä on nykyisin 125 ajon./vrk ja suurimmillaan liikennemäärä on 2 000 ajon./vrk. Raskaan liikenteen määrä vaihtelee välillä 0 - 134 ajon./vrk (0 - 9 % liikennevirrasta). Liikennemäärän ennustetaan ennemmin pienenevän kuin kasvavan, mutta rajaliikenteen kehityksen arvaamattomuus tekee ennusteista epävarmoja. Kantatien leveys on 7,0 m, lukuun ottamatta viimeistä 4 km pituista leveämpää jaksoa. Yhteysvälin tavoiteleveys on 8,0 m. Tien merkittävimmät ongelmat ovat poikkileikkauksen kapeus, heikot ohitusmahdollisuudet sekä suuri porokolareiden määrä. Tien perusrasparannustarve sekä kehittäminen valtatieksi on nostettu esille muun muassa Itä-Lapin maakuntakaavassa ja Pohjois-Suomen strategiassa 2011. Etelä-pohjoissuuntaista, 77 km pituista maantietä 950 Kuusamo - Salla on esitetty Pohjois-Pohjanmaan sekä Itä-Lapin maakuntakaavoissa ja Pohjois-Suomen strategiassa 2011 kehitettäväksi kantatienä. Tien leveys on pääasiallisesti 7,0 m ja liikennemäärä 270 - 3 800 ajon./vrk, josta raskasta liikennettä on 29 - 79 ajon./vrk (2 - 13 % liikennevirrasta).

Valtakunnan rajan jälkeen Venäjän puolella noin 60 km pituinen tieyhteys Sallan rajasemalta Alakurttiin on alkuosaltaan (noin 20 km) hyväkuntoista päällystettyä tietä ja loppuosaltaan (noin 40 km) huonompikuntoista päällystettyä tietä, joka on jouduttu jopa sulkemaan liikenteeltä keväisin kelirikko- ja sulku- ja kunnossapitokausina. Alakurtin ja Kantalahden välinen tieosuus on päällystetty ja kohtuullisessa kunnossa.

Vuonna 1998 valmistuneet tulli- ja raja-asema sekä ajoneuvojen tarkastushalli ovat tiiloiltaan ja kunnoltaan hyvät. Myös rajanylityspaikan rakenteellinen kapasiteetti riittää nykyisillä liikennemäärillä hyvin.

2.2.2.5 Raja-Jooseppi – Lotta

Raja-Joosepin rajanylityspaikka Inarin kunnassa, Lapissa avattiin tammikuussa 1967 ja se sai kansainvälisen rajanylityspaikan statuksen syyskuussa 1989. Raja-Jooseppi palvelee maantieliikenteen rajanylityksiä ja on nykyisin avoinna kello 7 - 21.

Vuonna 2007 Raja-Joosepissa rajan ylitti kaikkiaan 22 500 ajoneuvoa, joista noin 19 000 oli henkilöautoja, 750 linja-autoja ja 2 600 kuorma-autoja. Rajan ylittäneen liikenteen kokonaismäärä kasvoi edellisestä vuodesta 3 %. Vuonna 2007 rajan ylitti 56 000 matkustajaa, missä oli kasvua edellisvuodesta 9 %.

Kuorma-autoliikenne muodostuu pääasiassa puutavaran tuonti- ja päivittäistavaroiden vientikuljetuksista. Hieman yli puolet niin lähtevistä kuin saapuvista autoista ajoi tyhjinä, sillä puutavaraa Suomeen tuovat autot lähtevät tyhjinä ja elintarvikkeita Venäjälle vievät autot saapuvat tyhjinä. Vuonna 2007 raakapuuta tuotiin 15 000 m³, mikä oli noin 40 % edellisvuotta vähemmän. Rajan ylittäneiden ajoneuvojen vuotuinen määrä on 2000-luvulla vaihdellut 18 000:n ja 25 000:n välillä. Shtokmanin kaasukentän sekä muiden Luoteis-Venäjän luonnonvarojen hyödyntämisen voidaan odottaa tulevaisuudessa lisäävän jossakin määrin tavaraliikennettä Raja-Joosepissa.

Taulukko 8. Liikenne Raja-Joosepin rajanylityspaikalla vuosina 2000 - 2007 (lähde: Tullihallitus).

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Henkilöautot	14 258	16 585	19 857	15 665	16 158	22 834	18 791	19 108
Linja-autot	992	999	1 019	849	596	101	697	753
Kuorma-autot	3 167	2 811	2 663	2 249	2 472	2 044	2 437	2 626
Yhteensä	18 417	20 395	23 539	18 763	19 226	24 979	21 925	22 487

Rajanylityspaikalle valtatieltä 4 johtava 52 km pituinen kantatie 91 Ivalo - Raja-Jooseppi on kunnostettu 2000-luvulla ja on liikenteen tarpeita vastaavassa kunnossa. Tien sisällyttämistä maanteiden TEN -verkkoon on esitetty Pohjois-Lapin maakunta-kaavassa. Kantatien liikennemäärä on raja-aseman läheisyydessä nykyisin 70 ajon./vrk ja suurimmillaan 3 100 ajon./vrk. Raskaan liikenteen määrä vaihtelee välillä 6 - 176 ajon./vrk (5 - 11 % liikennevirrasta). Tien leveys on 7,5 m. Kantatie 91 on osa Jäämerenkäytävää, joka on Barentsin kuljetuskäytävän toinen, Kemistä ja Tornioista Inarin ja Utsjoen kautta Pohjois-Norjaan sekä Murmanskin alueelle kulkeva haara.

Venäjän puolella noin 250 km pituinen tieyhteys Raja-Joosepin rajanylityspaikalta Murmanskiin on sorapintainen, kapea ja sillä on kantavuuspuutteita. Tien rakentamistarvetta on useita kymmeniä kilometrejä. Valtakunnan rajan ja Murmanskin välillä ei ole toimivaa matkapuhelinverkkoa.

Raja-Joosepin tulli- ja raja-asemakiinteistö on valmistunut vuonna 1980 ja se on peruskorjattu vuonna 1998, mutta kaipaa saneerausta. Vuonna 1998 otettiin käyttöön myös ajoneuvojen tarkastushalli ja nykyiset liikennejärjestelyt. Raja-asemalla on käytössä erilliset raskaan ja kevyen liikenteen kulkuväylät.

2.2.3 Tilapäiset rajanylityspaikat

2.2.3.1 Parikkala – Syväoro

Parikkalan kunnassa Etelä-Karjalassa sijaitseva Parikkalan rajanylityspaikka on perustettu tammikuussa 1996. Rajanylitysliikenne alkoi huhtikuussa 1997 ja on jatkunut toukokuusta 2000 lähtien keskeytyksettä. Tullihallitus on tilastoinut Parikkalan liikennettä syyskuusta 2002 lähtien. Nykyisin Parikkala on vilkkain tilapäinen rajanylityspaikka. Rajanylityspaikka on avoinna maanantaista perjantaihin kello 8 - 19.

Vuonna 2007 Parikkalassa rajan ylitti 14 000 ajoneuvoa, missä oli laskua edellisvuoteen 29 %. Saapuva liikenne on raakapuun tuontia Venäjältä ja lähtevä liikenne tyhjien kuorma-autojen paluuajaja. Vuonna 2007 raakapuuta tuotiin 144 000 m³, mikä oli 40 % edellisvuotta vähemmän. Vuosittain rajan ylittäneiden ajoneuvojen määrä on kasvanut tasaisesti, mutta kääntyi siis vuonna 2007 selvään laskuun. Vuonna 2002 tilastoidun neljän kuukauden aikana rajan ylitti 3 300 ajoneuvoa ja tämän jälkeen 13 000 - 20 000 ajoneuvoa vuodessa.

Taulukko 9. Liikenne Parikkalan rajanylityspaikalla vuosina 2000 - 2007 (lähde: Tullihallitus).

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Henkilöautot			4	16	6	10	12	33
Linja-autot			0	0	522	0	0	2
Kuorma-autot			3 325	13 266	15 378	18 595	19 581	13 931
Yhteensä			3 329	13 282	15 906	18 605	19 593	13 966

Rajanylityspaikalle valtatieltä 6 johtava noin 7 km pituinen maantie 4012 Kasuri - valtakunnan raja on kunnostettu 1990-luvun lopulla. Tie on päällystetty ja sen leveys on 7,0 - 8,0 m. Liikennemäärä on raja-aseman läheisyydessä 50 ajon./vrk ja suurimmillaan 300 ajon./vrk. Raskaan liikenteen määrä vaihtelee välillä 15 - 37 ajon./vrk (13 - 30 %).

Venäjän puolella 35 km pituinen tieyhteys Syväorosta Lahdenpohjaan Käkisalmi - Sortavala -tielle on pääosin kunnostettu 2000-luvun alussa, mutta vaatii edelleen parantamista ja siltä puuttuu päällyste. Laatokan länsipuolisesta Pietari - Käkisalmi - Sortavala - Petroskoi -tieyhteydestä on tiettävästi tulossa Venäjän liittovaltion federatiivinen tie ja sen parantaminen on käynnissä. Tämä avaa Parikkalan rajanylityspaikkaan tukeutuen mahdollisuuksia erityisesti luonto- ja kulttuurimatkailun kehittymiseen Parikkala - Lahdenpohja - Sortavala -alueella, Laatokalla ja laajemminkin. Suorin maantieyhteys Etelä-Suomesta Laatokan länsirannalle ja edelleen Petroskoihin kulkee Parikkalan kautta.

Parikkalan rajanylityspaikan käytön monipuolistamista ja statuksen muuttamista aluksi rajoitetuksi, kahden valtion väliseksi henkilö- ja matkailuliikenteen mahdollistavaksi rajanylityspaikaksi ja pitkällä aikavälillä kansainväliseksi rajanylityspaikaksi on esitetty Etelä-Karjalan maakuntaohjelmassa 2007 - 2010. Parikkalan rajanylityspaikalla on Nii-ralan tullin vanhat rakennukset, jotka ovat jokseenkin toimivat ja käyttökelpoiset, mutta niistä puuttuu sosiaalitytöt.

2.2.3.2 Uukuniemi – Ristilahti

Myös Uukuniemen tilapäinen rajanylityspaikka sijaitsee Parikkalan kunnassa, Etelä-Karjalassa. Rajanylityspaikka on ollut syksystä 2007 lähtien toistaiseksi suljettuna, sillä kuljetukset voidaan hoitaa Parikkalan rajanylityspaikan kautta.

Vuonna 2007 Uukuniemellä rajan ylitti 760 ajoneuvoa, missä oli laskua edellisvuoteen 50 %. Saapuva liikenne on raakapuun tuontia Venäjältä ja lähtevä liikenne tyhjien kuorma-autojen paluuajaja. Vuonna 2007 raakapuuta tuotiin 10 000 m³, mikä oli 40 % edellisvuotta vähemmän. Vuosittain rajan ylittäneiden ajoneuvojen määrä on laskenut 2000-luvulla yli 16 000 ajoneuvosta 760 ajoneuvoon.

Taulukko 10. Liikenne Uukuniemen rajanylityspaikalla vuosina 2000 - 2007 (lähde: Tullihallitus).

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Henkilöautot	5 421	1 329	14	7	19	0	0	0
Linja-autot	0	0	5	0	0	0	0	0
Kuorma-autot	10 961	8 687	7 414	5 160	2 069	1 648	1 530	760
Yhteensä	16 382	10 016	7 433	5 167	2 088	1 648	1 530	760

Rajanylityspaikalle johtaa noin 1,5 km pituinen sorapintainen, melko hyväkuntoinen yksityistie, joka erkane Uukuniemen kirkonkylään valtatieltä 6 johtavalta maantieltä 4021 Akanvaara - Uukuniemi. Maantie 4021 on päällystetty ja sen leveys on 6,5 - 7,0 m. Liikennemäärä on 150 - 610 ajon./vrk, josta raskasta liikennettä on 8 - 39 ajon./vrk (2 - 6 %). Rajanylityspaikan rakenteet ovat jokseenkin toimivat ja käyttökelpoiset.

2.2.3.3 Valkeavaara – Hekselä

Valkeavaaran rajanylityspaikka sijaitsee Kiteellä, Pohjois-Karjalassa. Valkeavaarassa on ollut sanottavammin liikennettä viimeksi vuonna 1997. Vuonna 2007 tehtiin 21 rajan ylitystä.

Raja-asemalle johtaa noin 1,5 km pituinen sorapintainen yksityistie, joka erkane maantieltä 4882 Kitee - Valkeavaara - Korkeakangas. Maantie 4882 on päällystetty ja sen leveys on 6,3 - 8,3 m. Liikennemäärä on 50 - 1100 ajon./vrk, josta raskasta liikennettä on 1 - 38 ajon./vrk (2 - 6 %). Rajanylityspaikka on rakenteidensa puolesta nopeasti uudelleen käyttöönotettavissa.

2.2.3.4 Ruhovaara – Korpiselkä

Ruhovaaran tilapäinen rajanylityspaikka sijaitsee Joensuussa, Pohjois-Karjalassa. Ruhovaaran kautta tuodaan raakapuuta kolmena päivänä viikossa. Vuonna 2007 raakapuun tuonnin volyyymi oli 20 000 m³, mikä oli 20 % edellisvuotta vähemmän. Rajan ylityksiä tehtiin noin 2 400.

Taulukko 11. Liikenne Ruhovaran rajanylityspaikalla vuosina 2002 - 2007 (lähde: Rajavartiolaitos).

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Yhteensä	684	3 761	3 288	2 574	1 668	2 409

Raja-asemalle johtaa maantieltä 500 Niirala - Ilomantsi noin 5 km pituinen Mannervaaran paikallistie 15634, joka on sorapintainen ja sen leveys on 6,0 m. Liikennemäärä on 43 ajon./vrk, josta raskasta liikennettä on 4 ajon./vrk (9 %). Tieyhteys edellyttää parantamista molemmin puolin rajaa. Rajanylityspaikan rakenteet ovat vanhat ja edellyttävät korjausta

2.2.3.5 Haapovaara – Haapavaara

Haapovaaran tilapäinen rajanylityspaikka sijaitsee Ilomantsissa, Pohjois-Karjalassa. Rajanylityspaikka on toistaiseksi suljettu.

Haapovaaran kautta on tuotu raakapuuta. Vielä vuonna 2006 raakapuun tuonnin volyyymi oli 34 000 m³ ja rajan ylitti 1 800 ajoneuvoa, mutta vuoden vaihteessa kuljetukset siirtyivät hakkuupaikkojen sijainnista johtuen Leminahon rajanylityspaikalle.

Taulukko 12. Liikenne Haapovaran rajanylityspaikalla vuosina 2002 - 2007 (lähde: Rajavartiolaitos).

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Yhteensä	3 042	3 252	2 552	1 783	1 800	2

Rajanylityspaikalle johtaa 2,5 km pituinen sorapintainen yksityistie, joka erkanee Haapovaaran paikallistieltä 15776. Paikallistie 15776 on sorapintainen ja sen leveys on 5,5 - 6,5 m. Liikennemäärä on 61 ajon./vrk, josta raskasta liikennettä on 4 ajon./vrk (7 %).

Haapovaaran rajanylityspaikkaa on Pohjois-Karjalan maakuntakaavassa esitetty kehitettäväksi aluksi rajoitettuna, kahden valtion välisenä rajanylityspaikkana ja pitkällä aikavälillä kansainvälisenä rajanylityspaikkana tukemaan alueen matkailullista kehitystä sekä tulevaisuuden kuljetustarpeita. Haapovaaran kautta muodostuu nykyistä lyhyempi yhteys Joensuusta Petroskoihin. Haapovaara on rakenteidensa puolesta nopeasti uudelleen käyttöön otettavissa.

2.2.3.6 Leminahon – Kuolismaa

Leminahon tilapäinen rajanylityspaikka sijaitsee Ilomantsissa, Pohjois-Karjalassa. Leminahon kautta tuodaan raakapuuta neljänä päivänä viikossa. Kuljetukset siirtyivät sinne vuoden 2007 alusta Haapovaaran rajanylityspaikalta. Sitä ennen liikennettä oli viimeksi vuonna 1979. Vuonna 2007 raakapuun tuonnin volyyymi oli 34 000 m³ ja rajan ylityksiä tehtiin reilu 3 100.

Taulukko 13. Liikenne Leminahon rajanylityspaikalla vuosina 2002 - 2007 (lähde: Rajavartiolaitos).

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Yhteensä	0	0	0	0	0	3 144

Rajanylityspaikalle johtaa noin 31 km pituinen maantie 5004 Kuuksenvaara - Leminaho, joka on alkuosaltaan päällystetty, loppuosaltaan sorapintainen. Tien leveys on päällystetyllä osuudella 7,0 - 7,5 m ja 12 km pituisella soraosuudella 6,5 m, mikä haittaa liikennöintiä. Liikennemäärä on raja-aseman läheisyydessä 73 ajon./vrk ja suurimmillaan 1 000 ajon./vrk, josta raskasta liikennettä on 5 - 61 ajon./vrk (4 - 7 %). Venäjän puolen tieyhteyttä on parannettu vuonna 2006. Rajanylityspaikan rakenteet ovat vanhat ja edellyttävät korjausta, mutta Leminaholla on muuten hyvät valmiudet toimia rajanylityspaikkana.

2.2.3.7 Inari – Inari

Inarin rajanylityspaikka sijaitsee Lieksassa, Pohjois-Karjalassa ja on maakunnan vilkain tilapäinen rajanylityspaikka. Inarin kautta tuodaan raakapuuta viitenä päivänä viikossa. Vuonna 2007 raakapuun tuonnin volyymi oli 147 000 m³, mikä oli 20 % edellisvuotta vähemmän. Rajan ylityksiä tehtiin noin 10 000. Liikenteen määrä Inarissa on ollut varsin tasainen koko 2000-luvun ajan, mutta on kahden viime vuoden aikana ollut laskussa.

Taulukko 14. Liikenne Inarin rajanylityspaikalla vuosina 2002 - 2007 (lähde: Rajavartiolaitos).

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Yhteensä	12 451	12 775	14 258	14 498	12 135	10 018

Rajanylityspaikalle johtaa maantieltä 522 Iломantsi - Lieksa erkaneva noin 16 km pituinen maantie 5223 Kitsi - Inari. Tie on peruskorjattu vuonna 1998, päällystetty ja tien leveys on 6,3 - 7,0 m.. Liikennemäärä on 127 ajon./vrk, josta raskasta liikennettä on 19 ajon./vrk (15 %). Maantiellä 522 on peruskorjaustarve.

Inarin rajanylityspaikkaa on Pohjois-Karjalan maakuntakaavassa esitetty kehitettäväksi aluksi rajoitettuna, kahden valtion välisenä rajanylityspaikkana ja pitkällä aikavälillä kansainvälisenä rajanylityspaikkana tukemaan alueen matkailullista kehitystä sekä tulevaisuuden kuljetustarpeita. Inarin kautta muodostuu nykyistä lyhyempi yhteys Karjalan Lentiiraan ja sen erämaa- ja luonnonsuojelualueille. Inarin rajanylityspaikan tiloja on uudistettu 1990-luvulla.

2.2.3.8 Kokkojärvi – Kokkojärvi

Kokkojärven rajanylityspaikka sijaitsee Lieksassa, Pohjois-Karjalassa. Kokkojärvellä on ollut liikennettä viimeksi vuonna 1995.

Rajanylityspaikalle johtaa maantieltä 5223 Kitsi - Inari, läheltä Inarin rajanylityspaikkaa erkaneva noin 15 km pituinen sorapintainen yksityistie. Rajanylityspaikka on rakenteidensa puolesta uudelleen käyttöön otettavissa.

2.2.3.9 Kivipuro – Kivivaara

Kivipuron rajanylityspaikka sijaitsee Lieksassa, Pohjois-Karjalassa. Kivipurossa on ollut liikennettä viimeksi vuonna 1999. Vuonna 2000 Suomen ja Venäjän rajaviranomaiset sopivat, että Kivipuron toiminta-aikaa jatketaan toistaiseksi.

Rajanylityspaikalle johtaa maantieltä 524 Lieksa - Kuhmo erkaneva noin 16 km pituinen maantie 5241 Nurmijärvi - Kivivaara. Tie on ensimmäisen 2 km pituudelta päällystetty, loppuosaltaan sorapintainen. Päällystetyllä osuudella tien leveys on 6,5 m ja sora-tieosuudella 5,2 - 6,2 m. Liikennemäärä on 120 - 310 ajon./vrk, josta raskasta liikennettä on 4 - 11 ajon./vrk (3 - 4 %). Rajanylityspaikka on rakenteidensa puolesta uudelleen käyttöön otettavissa.

2.2.3.10 Rajakangas – Kolvasjärvi

Rajakankaan rajanylityspaikka sijaitsee Kuhmossa, Pohjois-Pohjanmaalla. Rajakankaalla on ollut liikennettä viimeksi vuonna 2000.

Rajanylityspaikalle johtaa maantieltä 524 Lieksa - Kuhmo erkaneva noin 35 km pituinen maantie 9111 Sivakka - Rajakangas, joka on 28 km pituudelta päällystetty ja viimeisen 7 km pituudelta sorapintainen tie. Päällystetyn osuuden leveys on 6,5 m ja sora-tieosuuden 5,5 m. Liikennemäärä on 104 - 116 ajon./vrk, josta raskasta liikennettä on 10 - 18 ajon./vrk (9 - 17 %).

2.2.3.11 Karikangas – Roukkula

Karikankaan rajanylityspaikka sijaitsee Kuhmossa, Pohjois-Pohjanmaalla. Karikankaalla on ollut liikennettä viimeksi vuonna 1996.

Rajanylityspaikalle johtaa maantieltä 9121 Tönölänsalmi - Hukkajärvi erkaneva noin 14 km pituinen sorapintainen yksityistie. Maantie 9121 on päällystetty ja tien leveys on 6,1 - 6,4 m. Liikennemäärä on 130 - 830 ajon./vrk, josta raskasta liikennettä on 11 - 38 ajon./vrk (5 - 12 %).

2.2.3.12 Karttimo – Voinitsa

Karttimon tilapäinen rajanylityspaikka sijaitsee Suomussalmella Kainuussa. Rajan ylittävä liikenne on raakapuun tuontia Venäjältä ja tyhjiä kuorma-autojen paluuajoja 3 - 4 päivänä viikossa. Vuonna 2007 raakapuuta tuotiin 28 000 m³, mikä oli yli 40 % edellisvuotta vähemmän. Viime vuosina rajan ylitysten määrä on vaihdellut 1 400 ja 4 000 välillä.

Taulukko 15. Liikenne Karttimon rajanylityspaikalla vuosina 2002 - 2007 (lähde: Rajavartiolaistos).

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Yhteensä	4 082	1 410	2 170	2 222	2 322	1 496

Rajanylityspaikalle johtaa maantieltä 843 Kuusamo - Suomussalmi erkaneva noin 9 km pituinen maantie 9131 Isopalo - Lehtovaara, joka on sorapintainen, mutta kunnostettu ja palvelee kelirikkoaikaa lukuun ottamatta hyvin raja-aseman liikennettä. Tien leveys on 5,5 m, liikennemäärä 69 ajon./vrk, josta raskasta liikennettä on 12 ajon./vrk (17 %). Venäjän puolella tiestö on heikkokuntoista, kelirikkoaikaan lähes ajokelvotonta.

Karttimon rajanylityspaikkaa on esitetty kehitettäväksi luonto- ja kulttuurimatkailua palvelevana rajoitettuna rajanylityspaikkana. Rajanylityspaikan rakenteet ovat käyttökelpoiset ja kapasiteetti riittää myös nykyistä hieman suurempien liikennemäärien käsittelyyn. Vuonna 2004 rakennettiin uudet kaistajärjestelyt sekä varaus uudelle raja-asemalle.

2.2.3.13 Kurvinen – Mäkijärvi

Kurvisen tilapäinen rajanylityspaikka sijaitsee Kuusamossa, Pohjois-Pohjanmaalla. Rajan ylittävä liikenne on raakapuun tuontia Venäjältä ja tyhjien kuorma-autojen paluuajaja 2-3 päivänä viikossa. Viime vuosina rajan ylitysten määrä on vaihdellut 1 800 ja 4 000 välillä. Vuonna 2007 raakapuuta tuotiin 34 000 m³.

Taulukko 16. Liikenne Kurvisen rajanylityspaikalla vuosina 2002 - 2007 (lähde: Rajavartiolaistos).

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Yhteensä	1 844	3 352	2 365	3 914	2 394	2 346

Rajanylityspaikalle johtaa maantieltä 843 Kuusamo - Suomussalmi erkaneva noin 13 km pituinen sorapintainen yksityistie, jonka omistaja perii kuljetuksista ylläpitovelvoitteen ohella tienkäyttömaksua. Tien kunto on heikkokunto, mutta nykyiseen käyttöön nähden riittävä. Maantie 843 on päällystetty ja tien leveys on 5,7 - 7,1 m. Liikennemäärä on 60 - 290 ajon./vrk, josta raskasta liikennettä on 5 - 17 ajon./vrk (3 - 14 %). Venäjän puolella tiestö on heikkokuntoista, kelirikkoaikaan lähes ajokelvotonta. Rajanylityspaikan rakenteet ovat vanhoja ja huonokuntoisia, mutta kapasiteetti riittää myös nykyistä hieman suurempien liikennemäärien käsittelyyn.

2.2.3.14 Onkamo – Onkamo

Onkamon tilapäinen rajanylityspaikka sijaitsee Sallan kunnassa, Lapissa. Onkamossa on ollut säännöllisiä puutavarakuljetuksia viimeksi vuonna 2003, jolloin tilastoitiin 145 rajanylitystä. Näköpiirissä ei ole muutoksia.

Rajanylityspaikalle johtaa maantieltä 950 Kuusamo - Salla noin 12 km pituinen Onkamon paikallistie 19843. Tie on päällystetty ja varsin hyväkuntoinen. Tien leveys on 5,6 -

6,0 m, liikennemäärä 110 - 120 ajon./vrk, josta raskasta liikennettä on 2 - 3 ajon./vrk (2 - 3 %).

2.2.3.15 Puitsi – Kundas

Puitsin rajanylityspaikka sijaitsee Sallan kunnassa, Lapissa. Puitsissa on ollut liikennettä viimeksi vuonna 1996, eikä näköpiirissä ole muutoksia.

Puitsi sijaitsee tietä pitkin noin 110 km Sallan kansainväliseltä rajanylityspaikalta pohjoiseen. Puitsin rajanylityspaikalle johtaa noin 50 km pituinen sorapintainen yksityistie, joka erkanelee Naruskajärven paikallistieltä 19865. Yksitystie on alkuosaltaan hyväkuntoinen, loppuosaltaan erittäin huonokuntoinen metsäautotie. Paikallistie 19865 on pintakunnoltaan kohtalainen soratie. Tien leveys on 5,5 m, liikennemäärä 107 - 169 ajon./vrk, josta raskasta liikennettä on 6 - 13 ajon./vrk (4 - 8 %).

2.2.3.16 Virtaniemi – Jäniskoski

Virtaniemen tilapäinen rajanylityspaikka sijaitsee Inarin kunnassa, Lapissa lähellä Norjan rajaa. Virtaniemessä on ollut säännöllisiä puutavarakuljetuksia viimeksi vuonna 1994, mutta sen kautta tapahtuu vuosittain satakunta rajanylitystä lähialueyhteistyöhön sekä työmatkoihin liittyen. Vuonna 2007 ylityksiä tehtiin 100. Näköpiirissä ei ole kasvuodotuksia.

Rajanylityspaikalle johtaa kantatieltä 91 noin 43 km pituinen maantie 969 Akujärvi - Virtaniemi. Tie on vuoroin päällystetty (kaikkiaan 25 km), vuoroin sorapintainen (kaikkiaan 18 km), pintakunnoltaan kohtalainen, mutta mutkainen, mäkinen ja loppuosaltaan kapea. Tien leveys on päällystetyillä jaksoilla 6,0 - 7,0 m ja soratiejaksoilla 4,5 - 6,0 m. Liikennemäärä raja-aseman läheisyydessä on 63 ajon./vrk ja suurimmillaan 790 ajon./vrk, josta raskasta liikennettä on 3 - 46 ajon./vrk (5 - 6 %).

Virtaniemen rajanylityspaikkaa on esitetty kehitettäväksi kulttuuria ja elinkeinoelämää palvelevana rajoitettuna rajanylityspaikkana, jonka status pyrittäisiin tarvittaessa muuttamaan Pohjois-Lapin maakuntakaavan mukaisesti kansainväliseksi rajanylityspaikaksi.

2.3 Julkinen liikenne

Kuhmosta kaksi kertaa viikossa Kostamukseen ja Rovaniemeltä kolme kertaa viikossa Murmanskiin molempiin suuntiin ajettavat linja-autoyhteydet ovat tällä hetkellä ainoat säännölliset julkiset henkilöliikenneyhteydet Imatran pohjoispuoliselta alueelta Suomesta Venäjälle. Joensuun ja Petroskoin välistä yhteyttä liikennöi päivittäin vaihteleva määrä suomalaisia ja venäläisiä minibusseja ja takseja ja toimijat pyrkivät järjestämään myös erilaisia kimpakyytejä. Rautatieoperaattoreiden toimesta on selvitetty kiskobussi-liikennettä Joensuun ja Petroskoin välillä, mutta matkustajapohja ei ole tähän mennessä riittänyt taloudellisesti kannattavaan säännölliseen liikenteeseen.

Suomen ja Venäjän välistä reittilentoliikennettä sääntelee maiden välinen lentoliikennesopimus, joka on tehty vuonna 1994 ja joka mahdollistaa suorat reittilennot Helsingistä ja muualta Suomesta Venäjälle. Ainoa rajoitus sopimuksessa on se, että kaupunkipareihin esim. Helsinki - Moskova ja Helsinki - Murmansk voidaan nimetä vain yksi lentoyhtiö kummastakin maasta ja tämän lentoyhtiön tulee olla suomalainen tai venäläinen. Takavuosina Rovaniemen ja Murmanskin sekä Joensuun ja Petroskoin välillä on ollut säännöllinen lentoyhteys, mutta ongelmana on ollut reittien huono kannattavuus. Tällä hetkellä Pohjois- ja Itä-Suomesta ei ole lentoyhteyksiä Venäjälle. Viime aikoina venäläinen lentoyhtiö on lentänyt Helsingistä Petroskoihin kolme kertaa viikossa. Lennot ovat olleet keskeytyneinä 20.10.2007 - 24.2.2008 välisenä aikana. Murmansiin ja Arkangeliin on nykyisin lennettävä Helsingistä Pietarin tai Moskovan kautta.

2.4 Rajaliikenteen erityiskysymykset

Venäjän tullin muuttuvat määräykset, ajoittainen tarkastustoiminnan hitaus, byrokraattisuus ja raja-asemilla toimivien viranomaistahojen suuri määrä koetaan monin tavoin liikkumista hidastavina ja yhteistyötä vaikeuttavina tekijöinä. Venäjän duuma hyväksyi 31.12.2006 lain rajaviranomaisten lukumäärän vähentämisestä (laki nro 266/2006) kahdeksan viranomaiseen rajanylityspaikoilla. Lakia ei ole pantu vielä täytäntöön, sillä Venäjän hallituksen on annettava lukuisia asetuksia, jotta lain täytäntöönpano voi alkaa. Lain mukaan rajalla tulee toimimaan kaksi viranomaista eli tulli- ja rajavartiolaitos, mutta myös muut tarkastukset tulee hoitaa raja-asemalla. Laki ei näin ollen velvoita siirtämään kaikkia tarkastuksia sisämaahan. Viranomaistarkastusten väheneminen rajalla tulee nopeuttamaan rajan ylitystä, mutta todellisiin tuloksiin päästään vasta, kun tullaus ja muu asiakirjaliikenne muuttuu sähköiseksi. Vuoden 2009 alusta lähtien EU:n ja Venäjän välisessä liikenteessä pyritään siirtymään sähköisiin TIR Carnet -ennakkoilmoituksiin eli sähköiseen passitusjärjestelmään.

Rautatieliikenteessä on Suomen ja Venäjän puolella kummallakin vain yksi toimija: VR-Yhtymä ja Venäjän rautatiet -osakeyhtiö (Lokakuun rautatiet). Suomen ja Venäjän välistä rautatieyhdyshyönteessä on tarkoitus muuttaa siten, että kansainvälinen tavaraliikenne vapautuu.

3 KEHITTÄMISTARPEET

3.1 Yleistä

Vuonna 2007 Suomen ja Venäjän välisen rajan ylitti lähes 7 miljoonaa matkustajaa ja 3,5 miljoonaa ajoneuvoa, joista hieman yli miljoona raskasta ajoneuvoa. Tavaraa itärajan yli kulkee nykyisin noin 35 miljoonaa tonnia vuodessa ja vuoteen 2020 mennessä määrän ennustetaan kasvavan 2 - 2,5-kertaiseksi. Liikennemäärät ja siten myös rajaliikenneyhteyksien kehittäminen ovat painottuneet maiden välisen rajan eteläisimmille rajanylityspaikoille, jotka ovat maantieliikenteessä Vaalimaa, Nuijamaa ja Imatra sekä rautatieliikenteessä Vainikkala ja Imatrankoski. Luoteis-Venäjän alueen taloudellinen kehittyminen, Barentsinmeren ja Kuolan alueen luonnonvarojen hyödyntäminen sekä lähialuematkailu luovat tarpeita kehittää liikenneyhteyksiä myös rajan pohjoisemmilla alueilla.

Suomen ja Venäjän väliset rautatiekuljetukset ovat olleet pitkällä aikajänteellä voimakkaassa kasvussa, mutta viimeisen vuoden aikana rautateiden tavarakuljetusten määrät ovat vähentyneet voimakkaasti. Rautatiekuljetusten volyymit ovat herkkiä sekä Venäjän tariffi- ja tullipolitiikalle ja omien satamien käyttöä suosivalle kuljetuspolitiikalle että muutoksille yksittäisten suurten tavanaerien kuljetussopimuksissa.

Itärajan ylittävän henkilö- ja linja-autoliikenteen määrä kasvoi voimakkaasti aina 2000-luvun alkupuolelle, minkä jälkeen kasvu on taittunut ja kääntynyt lievään laskuun. Viime vuonna henkilöliikenteen määrä säilyi edellisvuoden tasolla. Raskaan liikenteen määrä on ollut eteläisillä rajanylityspaikoilla transito-kuljetusten vuoksi voimakkaassa kasvussa koko 2000-luvun. Pohjoisilla rajanylityspaikoilla raskas liikenne on ollut viime aikoina laskussa raakapuun tuontimäärien vähenemisestä johtuen.

Venäjä on nostamassa puun vientituloja vuoden 2009 alusta sekä ilmaissut myös aikomuksensa vähentää tilapäisten rajanylityspaikkojen sekä puutavaran tullauspaikkojen määrää nykyisestä. Suunnitellussa laajuudessa toteutuessaan nämä päätökset tulevat vähentämään rajusti puun tuontimääriä Venäjältä Suomeen. Monilla rajanylityspaikoilla puun tuonti todennäköisesti katkeaisi. Venäjällä on Suomen rajan läheisyydessä laajoja alueita, joilta on liikennejärjestelmän kannalta järkevää ja taloudellista kuljettaa jatkosakin puuta Suomeen. Tätä näkökulmaa tulee korostaa Venäjän viranomaisille logistiikan kannalta mahdollisuutena sekä toisaalta alueellisen elinkeinotoiminnan tukemisena.

Suomen puolella kansainvälisille rajanylityspaikoille johtavia teitä on kunnostettu vuosien aikana, eikä Imatran pohjoispuolisella alueella tällä hetkellä esiinny suuria puutteita. Myös tilapäisille rajanylityspaikoille johtavat tiet vastaavat pääosin liikenteen tarvetta, mutta Venäjällä tehtävistä päätöksistä riippuen niiden liikennemäärät saattavat pienentyä selvästikin.

Venäjän puolella kansainvälisille rajanylityspaikoille johtavat tiet eivät vastaa kansainvälisen liikenteen vaatimuksia eräiden teiden ollessa liikenneturvallisuuden kannalta suorastaan vaarallisia. Tilapäisille rajanylityspaikoille johtavat tiet ovat Venäjällä yleisesti erittäin hankalakulkuisia. Venäjän puolella kaikki Suomen rajalle johtavat maantiet ovat nykyisin alueellisia teitä, mutta suunnitelmia eräiden niistä muuttamiseksi liittovaltion federatiivisiksi teiksi on olemassa. Lokakuussa 2007 perustettu Venäjän valtiollisten rajojen kehittämissivasto on laatimassa 1.7.2008 mennessä rajanylityspaikkojen kehittämistä koskevan suunnitelman seuraavaksi 20 vuodeksi. Lisäksi sivasto tekee teknisiä ratkaisuja koskevan mallisuunnitelman rajanylityspaikoille. Venäjällä on tällä hetkellä 435 rajanylityspaikkaa ja tarkoituksena on vähentää niiden määrää. Rajojen kehittämissivasto ei kuitenkaan pystynyt antamaan työryhmän tapaamisessa riittävän yksityiskohtaisia tietoja Imatran pohjoispuolen rajanylityspaikkojen kehittämisestä.

Koska Venäjällä on rajanylityspaikkojen uudistusprosessi käynnissä, on Suomen etujen mukaista pyrkiä ensisijaisesti säilyttämään kaikkien nykyisten kansainvälisten rajanylityspaikkojen asema ja parantaa niiden infrastruktuuria ja läpäisykykyä. Toissijaisena pyrkimyksenä on säilyttää tilapäisten rajanylityspaikkojen toimivuus erityisesti puutavaran tuonti- ja tullauspaikkoina. Vasta kolmannella sijalla prioriteettijärjestyksessä on mahdollisten uusien kansainvälisten rajanylityspaikkojen perustaminen.

3.2 Kansainväliset rajanylityspaikat

3.2.1 Niirala – Värtsilä

Niiralan raideliikenteeseen liittyviä kehittämistarpeita ovat rataosien Säkäniemi - Niirala ja Joensuu - Uimaharju sähköistäminen ja akselipainon nosto 22,5 tonnista 25 tonniin. Lisäksi Niiralan ratapihan automatisointia tulisi lisätä ja rakentaa raideliikenteen valvontakamerajärjestelmä.

Maantieliikenteen osalta Niirala on Imatran pohjoispuolisen alueen rajanylityspaikoista selvästi vilkkain, mistä syystä sinne esitetyt parantamistoimenpiteet ovat kiireellisimpiä. Kiireellisin toimenpide on kantatien 70 leventäminen 7,2 - 7,5 metrillä 8,0 metriin noin 15 km matkalla ja uuden linjauksen toteuttaminen välillä Lahdenvaara - Niirala. Lisäksi Niiralan ja Värtsilän raja-asemien välille tulisi rakentaa erilliset raskaan liikenteen kaislat. Maantie 486 tulisi perusparantaa ja toteuttaa liikenneturvallisuusjärjestelyt välillä Puhos - Tohmajärvi. Valtatien 6 ja maantien 486 liittymä Puhoksella tulisi rakentaa eritasoliittymäksi.

Pitkällä aikavälillä liikennemäärien kehittyessä Niiralan rajanylityspaikalle tulisi rakentaa uusi tulli- ja raja-asema raskaan liikenteen tarpeisiin.

3.2.2 Vartius – Lytta / Kivijärvi

Vartiuksen raideliikenteen kehittämisen edellytyksenä on Venäjän puolella rataosuuden Lietmajärvi - Kotshkoma saattaminen siihen kuntoon, että se voidaan kunnan puolesta avata virallisesti kansainväliselle liikenteelle osana Barentsin linkkiä. Rataosalta puuttuu sähköistys ja turvalaitteet ja sen palvelutaso tulisi nostaa 22,5 tonnista 25 tonnin akselipainoon. Venäläisen osapuolen ilmoituksen mukaan kansainväliselle liikenteelle avaamisen ehtona on, että rataosalle löytyy riittävästi kuljetuksia. Radan kunnostukseen on myönnetty rahoitusta vuosille 2008 - 2009.

Suomen puolella raideliikenteen ensisijainen kehittämistarve on rataosan Kontiomäki - Vartius peruskorjaus. Lisäksi rataosalla tulisi rakentaa uusi liikennepaikka ja kehittää nykyisiä liikennepaikkoja. Myöhempiä parantamistarpeita ovat rataosan Oulu - Kontiomäki uusien liikennepaikkojen rakentaminen, nykyisten liikennepaikkojen kehittäminen ja suojastuksen rakentaminen. Pitkällä aikavälillä molemmilla rataosilla tulisi akselipaino nostaa 22,5 tonnista 25 tonniin. Vartiuksen ratapihalle tulisi rakentaa vaunuvaa-ka ja raideliikenteen valvontakamerajärjestelmä.

Vartiuksen maantieyhteyksien osalta ensisijaisena kehittämistarpeena on kantatien 89 leventäminen 6,2 - 7,0 metristä 8,0 metriin 103 km matkalla. Myös maantie 912 välillä Kuhmo – Vartius tulisi ylläpitotoimenpiteiden yhteydessä leventää 6,2 - 7,5 metristä 8,0 metriin 52 km matkalla ja kehittää jatkossa kantatienä liikenteelliset olosuhteet huomioiden. Maantiellä 912 Tönölän salmen silta vaatii kiireellistä korjaamista. Liikennemäärien kasvaessa rajanylityspaikalle tulisi rakentaa lisäkaistoja.

Vartiuksen rajanylityspaikan tulli- ja raja-asemalla on laajennus- ja saneeraustarve. Liikennemäärien kasvaessa tulisi toteuttaa vastikään valmistuneen rajaliikennekeskuksen seuraavat vaiheet sisältäen myös ratapihan laajentamisen sekä huolinta- ja terminaali-alojen rakentamisen.

3.2.3 Kuusamo – Suoperä

Mikäli liikennemäärät Kuusamon rajanylityspaikalla kasvavat, tulisi maantie 866 leventää ylläpitotoimenpiteiden yhteydessä 7,0 metristä 8,0 metriin ja kehittää jatkossa kantatienä liikenteelliset olosuhteet huomioiden 46 km matkalla. Liikennemäärien kasvaessa rajanylityspaikalla tulisi toteuttaa myös kaistajärjestelyt.

Kuusamon rajanylityspaikan tulli- ja raja-asema tulisi korvata uudisrakennuksella.

3.2.4 Salla – Salla

Tähän saakka tehdyt selvitykset Salla - Kantalahti -ratayhteydestä (Jaakko Pöyry Infra, Matrex Oy) yhdessä mahdollisen Soklin kaivoshankkeen toteutumisen kanssa tukevat Sallan nykyisen ratayhteyden säilyttämistä. Kannattavuusraja Salla - Kantalahti -radan rakentamiselle on 2 - 3 miljoonaa tonnia vuodessa, mikä ennustettujen kuljetusmäärien mukaan saattaisi toteutua. Kysyntäpotentiaalia Sallan radalle on Murmanskin alueella

Kuolan mineraalivarojen ja kaivosteollisuuden muodossa. Maailman suurimmaksi kaasukentäksi arvioitun Shtokmanin käyttöönottoon ja Koillisväylän käytön lisääntymiseen liittyvää potentiaalia ei toistaiseksi ole edes arvioitu. Venäjällä rataanvestoinnit tehdään radan kaupalliseen kannattavuuteen eli liikenteestä saataviin tuottoihin perustuen, kun taas Suomessa päätökset ovat hankkeen yhteiskuntataloudellisen kannattavuuden pohjalta poliittisia.

Mikäli Salla - Kantalahti -ratayhteyden rakentaminen katsotaan Venäjällä tarpeelliseksi, tulisi avata keskustelut Venäjän viranomaisten sekä elinkeinoelämän edustajien kanssa ja varautua lisäselvityksen laatimiseen. Rahoittajatahojen tulisi myös sitoutua selvityksen pitkän aikavälin ratkaisuihin samanaikaisilla periaatepäätöksillä. Suomen puolella Sallan radan käyttöönotto tarkoittaisi uuden radan rakentamista 7,5 km matkalla ja nykyisen radan kunnostamista välillä Misi - Kelloselkä.

Sallan maantieyhteyksien osalta ensisijaisena tarpeena on kantatien 82 leventäminen ylläpitotoimenpiteiden yhteydessä 7,0 metristä 8,0 metriin noin 120 km matkalla, liikenneturvallisuuden parantaminen sekä pitkällä aikajänteellä kehittäminen valtatieksi. Maantietä 950 pyritään lähivuosina pitämään liikenteen tarpeiden mukaisessa kunnossa normaalein hoidon ja ylläpidon toimin. Pitkällä aikajänteellä, mikäli liikennemäärät kasvavat, maantie 950 on tarpeen leventää ylläpitotoimenpiteiden yhteydessä 7,0 -7,5 metristä 8,0 metriin 63 km matkalla ja kehittää kantatienä liikenteelliset olosuhteet huomioiden.

3.2.5 Raja-Jooseppi – Lotta

Raja-Jooseppiin johtava kantatie 91 on Suomen puolella liikenteen tarpeita vastaavassa kunnossa.

Raja-Joosepin rajanylityspaikan tulli- ja raja-asema tulisi saneerata.

3.3 Tilapäiset rajanylityspaikat

Pääasiallisesti metsäteollisuuden tuontikuljetuksia palvelevat tilapäiset rajanylityspaikat ovat Suomessa suhteellisen kevyesti hallinnoituja ja niitä voidaan ottaa käyttöön ja sulkea tarpeen mukaan. Vaikka prioriteettina on nykyisten kansainvälisten rajanylityspaikkojen toiminnan turvaaminen, on Suomen edun mukaista pyrkiä säilyttämään kaikki tilapäiset rajanylityspaikat mahdollisia tulevia tarpeita varten ja kehittää niiden infrastruktuuria ja toimintaa kysynnän mukaisesti molemmin puolin rajaa.

Tilapäisten rajanylityspaikkojen kautta tapahtuva raskas liikenne rasittaa alempaa tieverkkoa, mistä syystä on varmistettava niille johtavan alemman tieverkon pysyminen liikenteen tarpeen edellyttämässä tasossa. Yhteistyötä Venäjän paikallishallinnon viranomaisten kanssa tulee kehittää, sillä suurimman ongelman tilapäisten rajanylityspaikkojen käytölle muodostaa Venäjän puolen tiestön heikko kunto. Vain niiden rajanylityspaikkojen toimintaa voidaan kehittää, joihin sekä Suomi että Venäjä voivat sitoutua.

Parikkalan rajanylityspaikkaa voitaisiin kehittää aluksi rajoitettuna, kahdenvälisen liikenteen mahdollistavana rajanylityspaikkana tukemaan Laatokan länsipuolisten alueiden luonto- ja kulttuurimatkailua ja elinkeinojen kehittymistä. Pitkällä tähtäimellä myös Parikkalan rajanylityspaikan statuksen nosto maantieliikenteen kansainväliseksi rajanylityspaikaksi voi olla perusteltua. Suomen puolella rajaa tärkeimmät investoinnit on pääasiassa jo tehty ja myös Venäjän puolella asiat ovat edenneet hyvin.

Alueviranomaiset ovat esittäneet rautatieliikenteen rajanylityspaikan saamista Parikkalaan osana Järvi-Suomen ratayhteyden kehittämishanketta välillä Vaasa - Seinäjoki - Jyväskylä - Pieksämäki - Savonlinna - Parikkala - Pietari. Tällä hetkellä hankkeen toteuttamiseen ei ole mahdollisuuksia.

Puun tuontikuljetusten jatkuessa Lieksan Inarin rajanylityspaikalla on tarve lisäkaistan rakentamiselle sekä lähtevälle että saapuvalle liikenteelle.

3.4 Julkinen liikenne

Suomen ja Venäjän välinen lentoliikennesopimus mahdollistaa suorat reittilennot Helsingistä tai muualta Suomesta Venäjälle. Ainoa rajoitus sopimuksessa on se, että kaupunkipareihin esimerkiksi Helsinki - Moskova ja Helsinki - Murmansk voidaan nimetä vain yksi lentoyhtiö kummastakin maasta ja tämän lentoyhtiön tulee olla suomalainen tai venäläinen. Lennot Pohjois- ja Itä-Suomesta Luoteis-Venäjälle voidaan aloittaa, jos reiteille löydetään asiasta kiinnostuneita lentoyhtiöitä. Lentoyhteyksien kehittäminen ei ole kiinni viranomaisten toiminnasta.

Barentsin alueen poikittaisen reittilentoliikenteen ongelmaksi on todettu liian vähäinen matkustajamäärä. Pohjoisten alueiden tulisikin yhdessä matkailualan ja muun elinkeinon elämän kanssa pohtia houkuttimia reittilentoliikenteen kannattavuuden parantamiseksi Pohjois-Norjan, Pohjois-Ruotsin, Pohjois-Suomen ja Luoteis-Venäjän välillä. Tältä pohjalta alueet voisivat myöhemmin neuvotella suorien lentoyhteyksien avaamiseksi kokeiluluonteisesti Rovaniemeltä Murmanskiin ja Oulusta Arkangeliin.

Joensuun ja Petroskoin välillä matkustajapohja ei ole riittänyt taloudellisesti kannattavaan säännölliseen joukkoliikenteeseen, mistä syystä joukkoliikennettä on järkevintä pyrkiä kehittämään tilausliikenteen pohjalta. Tätä varten voitaisiin selvittää edellytykset tilausbussiliikenteen kehittämiseksi. Taloudellisten edellytysten puuttumisesta huolimatta Joensuun ja Petroskoin välille voitaisiin pyrkiä kokeiluluonteisesti avaamaan kis-kobussiyhteys mahdollisesti kesäkausien ajaksi.

3.5 Rajaliikenteen erityiskysymykset

Työryhmän mandaattiin ei ole kuulunut rajaliikenteen erityiskysymysten selvittäminen, mutta sidosryhmien ja asiantuntijoiden kuulemisissa on noussut esille useita näkökulmia.

Raja- ja tulliviranomaisten aktiivista yhteistyötä ja tiedonvaihtoa tulisi jatkaa ja rajamuodollisuuksia yhtenäistää molemmin puolin rajaa. Suomen viranomaisten tulisi pyrkiä vaikuttamaan siihen, että Venäjällä pannaan täytäntöön tehty laki kahden rajaviranomaisen (tulli ja rajavartiosto) malliin siirtymisestä. Vastaavasti tulisi pyrkiä vaikuttamaan myös siihen, että tarkastushenkilöstöä Venäjän puolen raja-asemilla lisätään.

Rajanylityspaikkojen läpäisykykyä tulisi parantaa myös niiden aukioloaikoja tarvittaessa jatkamalla ja asiakirjojen käsittelyaikoja tehostamalla. Rajatarkastusten sujuvuutta tulisi lisätä edistämällä passitusta, tullausta sekä raja- ja tuotetarkistuksia nopeuttavien menetelmien ja erityisesti sähköisen tullauksen käyttöönottoa. Sähköistä tullausta varten tulisi kehittää käyttäjäystävällinen ennakoilmoittautumisjärjestelmä. Rautatieliikenteessä sähköistä tiedonsiirtoa ja yhteisiä tietojärjestelmiä on jo kehitetty.

Suomen ja Venäjän välistä rautatieyhdyshuolliikennesopimusta on tarpeen muuttaa kansainvälisen tavaraliikenteen vapauttamiseksi ja muun muassa konttaliikenteen mahdollistamiseksi kaikilla rajanylityspaikoilla.

Taulukko 17. Rajanylityspaikoille johtavien liikenneyhteyksien kehittämistarpeet, niiden arvioit-
dut kustannukset (alv 0 %) ja kiireellisyys.

Rajanylityspaikka	Toimenpide	Kust. [milj. €]	Tavoitevuosi
Niirala - Värtsilä	Rataosat Säkäniemi - Niirala ja Joensuu - Uimaharju sähköistämisen ja akselipainon nosto 22,5 t → 25 t	45,0	
	Niiralan ratapihan automatisoinnin lisääminen ja raideliikenteen valvontakamerajärjestelmä	5,0	
	Raskaan liikenteen kaistojen rakentaminen raja-asemien välille	0,5	2008-09
	Kt. 70 leventäminen 7,2 - 7,5 m → 8,0 m 15 km matkalla ja uusi linjaus välillä Lahdenvaara - Niirala	11,5	2009-12
	Mt. 486 perusparantaminen ja liikenneturvallisuus-järjestelyt välillä Puhos - Tohmajärvi	2,5	2009-12
	Vt. 6 Puhoksen eritasoliittymä	5,5	2010-11
	Yhteensä	70,0	
Vartius - Lytta / Kivijärvi	Rataosa Kontiomäki - Vartius peruskorjaus	21,0	2010-12
	Rataosa Kontiomäki - Vartius uuden liikennepaikan rakentaminen, nykyisten liikennepaikkojen kehittäminen ja sähköistyksen täydentäminen	9,0	2012
	Rataosa Oulu - Kontiomäki uusien liikennepaikkojen rakentaminen, nykyisten liikennepaikkojen kehittäminen ja suojustuksen rakentaminen	25,0	
	Rataosa Oulu - Kontiomäki - Vartius akselipainon nosto 22,5 t → 25 t	50,0	
	Vartiuksen ratapihan vaunuvaaka ja raideliikenteen valvontakamerajärjestelmä		
	Kt. 89 leventäminen 6,2 - 7,0 m → 8,0 m 103 km matkalla	7,0	2008-12
	Mt. 912 Tönölänsalmen sillan korjaaminen	3,0	2009-11
	Kaistajärjestelyt rajanylityspaikalla	1,0	2013-15
	Mt. 912 Kuhmo - Vartius leventäminen 6,2 - 7,5 m → 8,0 m 52 km matkalla ja kehittäminen kantatienä	4,0	2016-20
	Yhteensä	120,0	
Kuusamo - Suoperä	Mt. 866 leventäminen 7,0 m → 8,0 m 46 km matkalla ja kehittäminen kantatienä	3,0	2016-20
	Kaistajärjestelyt rajanylityspaikalla	0,5	2016-20
	Yhteensä	3,5	
Salla - Salla	Kt. 82 leventäminen 7,0 m → 8,0 m 120 km matkalla, liikenneturvallisuuden parantaminen ja kehittäminen valtatienä	8,0	2013-17
	Mt. 950 leventäminen 7,0 - 7,5 m → 8,0 m 63 km matkalla ja kehittäminen kantatienä	4,0	2021-25
	Yhteensä	12,0	
Raja-Jooseppi - Lotta	-	-	
	Yhteensä	0,0	

4 RAHOITUSINSTRUMENTIT

4.1 ENPI CBC -ohjelmat

European Neighbourhood and Partnership Instrument, cross border cooperation (ENPI CBC) on Euroopan Unionin rajayhteistyöohjelma, jota toteutetaan ohjelmakaudella 2007 - 2013 EU:n ulkorajoilla jäsenmaiden ja kumppanuusvaltioiden yhteisenä ohjelmalla. ENPI CBC -rahoitusta voidaan käyttää jäsenvaltioissa ja kumppanuusvaltioissa sijaitsevien alueiden yhteisiin toimenpiteisiin. Suomen ja Venäjän rajalla toteutettavat ohjelmat ovat Karelia ENPI, Kolarctic ENPI ja Kaakkois- Suomi - Venäjä -ohjelma.

Karelia ENPI CBC -ohjelma jatkaa yhteistyötä, jota on aiemmin toteutettu Interreg II ja III A Karjala -ohjelmissä sekä Euregio Karelia -naapurisuusohjelmassa. Karelia ENPI:n ohjelma-alueeseen kuuluvat Kainuu, Pohjois-Karjala ja Pohjois-Pohjanmaa sekä Karjalan tasavalta. Ohjelman päätavoitteena on vahvistaa ohjelma-alueella tapahtuvaa rajanylittävää yhteistyötä strategisesti merkittävillä toimialueilla ja luoda edellytykset yhteistyön käytännön toteuttamiselle. Karelia ENPI CBC -ohjelman EU-rahoitus tulee olemaan 23,2 miljoonaa euroa. Suomen ja Venäjän kansallisen vastinrahoituksen on suunniteltu vastaavan EU:n rahoitusta.

Kolarctic ENPI CBC -ohjelma jatkaa rajat ylittävää yhteistyötä samalla maantieteellisellä alueella kuin Kolarctic -naapurisuusohjelma. Ohjelma-alueeseen kuuluvat Suomesta Lappi, Venäjältä Murmanskin, Arkangelin ja Nenetsian alueet, Ruotsista Norrbotten sekä Norjasta Finnmark, Tromssa ja Nordland. Ohjelman tavoitteita ovat taloudellinen ja sosiaalinen kehitys, yhteiset haasteet sekä kansalaisten välinen yhteistyö. Kolarctic ENPI CBC -ohjelman EU-rahoitus tulee olemaan 28,2 miljoonaa euroa. Suomen ja Ruotsin kansallinen rahoitus tulee olemaan yhteensä 14 miljoonaa euroa, Norjan 7 miljoonaa euroa ja todennäköisesti myös Venäjän 7 miljoonaa euroa.

Kaakkois-Suomi - Venäjä -ohjelman ohjelma-alueeseen kuuluvat Etelä-Karjala, Kymenlaakso, Etelä-Savo, Pietari ja Leningradin alue. Ohjelman teemoja ovat taloudellinen kehitys, yhteiset haasteet rajanylitykseen ja ympäristöön liittyen sekä sosiaalinen kehitys ja kansalaisyhteiskunta. Ohjelman EU-rahoitus on 36,2 miljoonaa euroa. Suomen ja Venäjän kansallinen vastinrahoitus on yhteensä vastaavan suuruinen kuin EU:n rahoitus.

Naapurisuusohjelmärahoitusta on jossakin määrin käytetty rajanylityspaikkojen kehittämiseen, niille johtavien tieyhteyksien parantamiseen sekä rajanylityksessä ja rajavallonnassa tarvittavien laitteistojen hankintaan. Myös ENPI -rahoituksen käyttö on mahdollista sekä Suomessa että Venäjällä, mutta edellyttää ENPI CBC -ohjelman seuranta-komitean yhteistä päätöstä rahoituksen kohdentamisesta.

4.2 Muut rahoitusinstrumentit

Kansallisten rajanylityksistä vastaavien viranomaisten kautta kanavoitavaa rahoitusta lukuun ottamatta EU:n rahoitusinstrumentit eivät edellä esiteltyjen ENPI CBC -ohjelmien lisäksi tarjoa mahdollisuuksia rajanylityspaikkojen tai niille johtavien väylien rahoittamiseksi. Tacis -varoilla on vuosien mittaan rahoitettu useiden EU:n ja Venäjän rajalla sijaitsevien rajanylityspaikkojen Venäjän puoleisten raja-asemien rakennusten ja laitteistojen rahoitusta, mistä johtuen ENPI Country Specific Programmes (ENPI CSP) Venäjä -ohjelman painopisteet ovat muilla sektoreilla.

Suomen lähialueyhteistyörahoituksen linjausta ollaan uusimassa. Jatkossa lähialueyhteistyön painopistealueena tulee olemaan taloudellisen yhteistyön edistäminen. Lähialueyhteistyörahoituksella voidaan tarvittaessa tukea ENPI CBC -hankkeiden toteutumista.

Rajanylityspaikkojen Suomen puoleisen infrastruktuurin kehittämistoimet rahoitetaan asianomaisten vastuunviranomaisten ja virastojen määrärahoista.

5 SUOSITUKSET JA JOHTOPÄÄTÖKSET

- Keskitytään nykyisten kansainvälisten rajanylityspaikkojen ja niille johtavien liikenneyhteyksien kehittämiseen. Myös Venäjä pyrkii kohdentamaan resurssejaan niihin.
- Pyritään säilyttämään kaikki tilapäiset rajanylityspaikat ja kehitetään niiden infrastruktuuria ja toimintaa kysynnän mukaisesti molemmin puolin rajaa. Varmistetaan tilapäisille rajanylityspaikoille johtavan alemman tieverkon pysyminen liikenteen tarpeen edellyttämässä kunnossa ja vaikutetaan Venäjän paikallishallinnon viranomaisiin Venäjän puolen tiestön kunnan parantamiseksi.
- Jatketaan työryhmän aloittamia keskusteluja Venäjän rajaviraston kanssa Venäjän puolen tavoitteiden ja suunnitelmien selvittämiseksi. Vain niiden rajanylityspaikkojen toimintaa voidaan kehittää, joihin sekä Suomi että Venäjä sitoutuvat.
- Korostetaan Venäjän viranomaisille puukuljetuksia monilta rajan läheisyydessä olevilta alueilta Suomeen logistiikan kannalta mahdollisuutena sekä alueellisen elinkeinotoiminnan tukemisenä.
- Vaikutetaan Venäjän viranomaisiin Vartiuksen rajanylityspaikalle johtavan Lietmajärvi - Kotshkoma -rataosuuden avaamiseksi virallisesti kansainväliselle liikenteelle osana Barentsin linkkiä.
- Mikäli Salla - Kantalahti -ratayhteyden rakentaminen katsotaan Venäjällä tarpeelliseksi, varaudutaan yhdessä Venäjän viranomaisten sekä elinkeinoelämän edustajien kanssa laatimaan lisäselvitys, jonka pitkän aikavälin ratkaisuihin rahoittajatahot sitoutuvat samanaikaisin periaatepäätöksin.
- Pyritään kehittämään Parikkalan maantieliikenteen rajanylityspaikkaa pitkällä aikavälillä kansainvälisenä rajanylityspaikkana.
- Selvitetään edellytykset poikittaislentoliikenteen kannattavuuden parantamiseksi Pohjois-Norjan, Pohjois-Ruotsin, Pohjois-Suomen ja Luoteis-Venäjän välillä sekä suorien lentoyhteyksien avaamiseksi kokeiluluonteisesti Rovaniemeltä Murmanskiin ja Oulusta Arkangeliin.
- Selvitetään edellytykset tilausbussiliikenteen kehittämiseksi Joensuun ja Petroskoin välillä sekä kiskobussiyhteyden avaamiseksi kokeiluluonteisesti kesäkausiin ajaksi.
- Jatketaan raja- ja tulliviranomaisten aktiivista yhteistyötä ja tiedonvaihtoa ja yhtenäistetään rajamuodollisuuksia molemmin puolin rajaa. Pyritään vaikuttamaan siihen, että Venäjällä pannaan täytäntöön tehty laki kahden rajaviranomaisen malliin siirtymisestä.

- Parannetaan rajanylityspaikkojen läpäisykykyä jatkamalla tarvittaessa niiden aukioloaikoja ja tehostamalla asiakirjojen käsittelyaikoja. Lisätään rajatarkastusten sujuvuutta edistämällä passitusta, tullausta sekä raja- ja tuotetarkistuksia nopeuttavien menetelmien ja erityisesti sähköisen tullauksen käyttöönottoa.
- Pyritään uudistamaan Suomen ja Venäjän välinen rautatieyhdyshuennesopimus kansainvälisen tavaraliikenteen vapauttamiseksi ja muun muassa konttiliikenteen mahdollistamiseksi kaikilla rajanylityspaikoilla.